

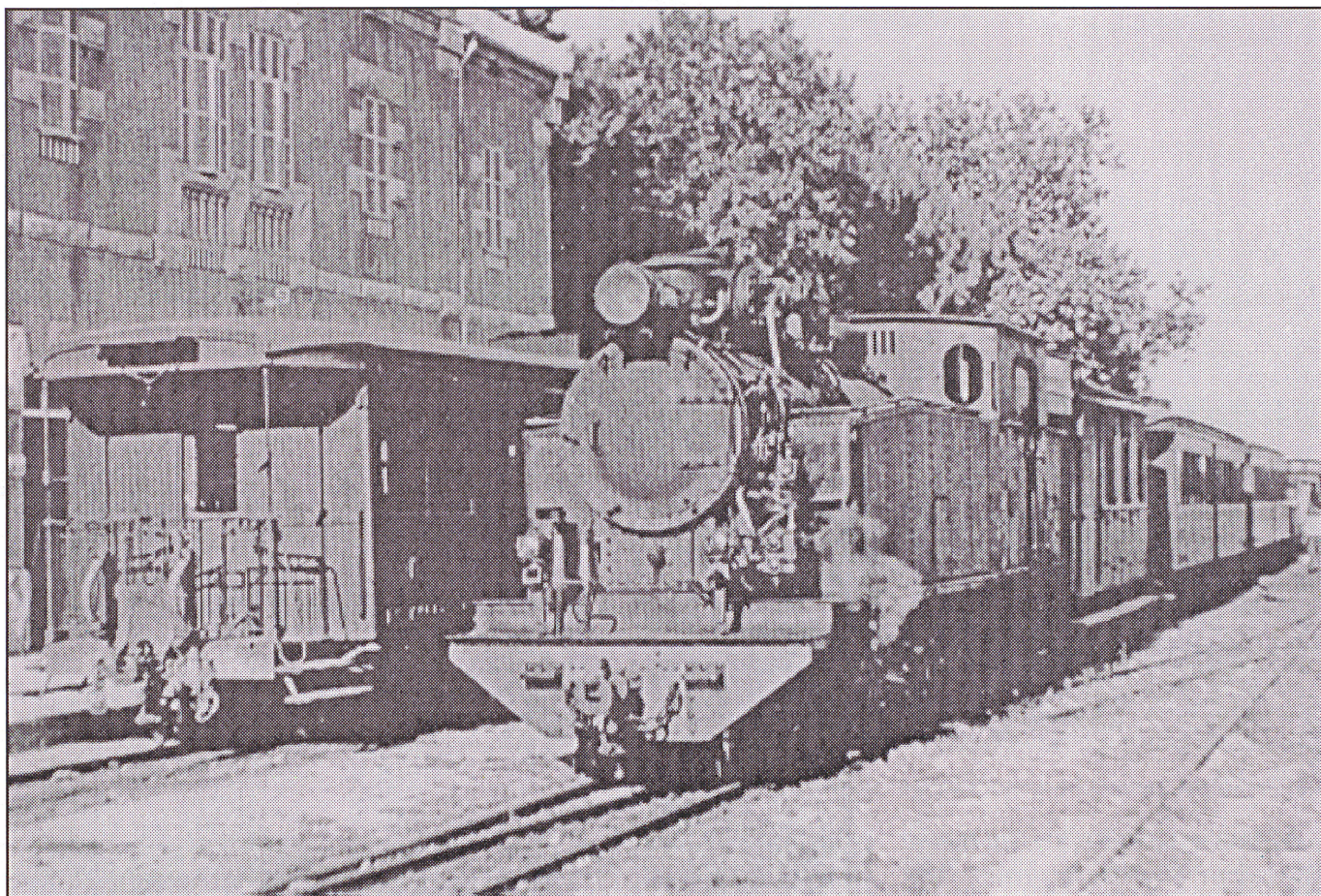


# Bellpuig

REVISTA QUINZENAL  
Nº 553 - ANY XXXVII  
Artà, desembre 1996 (225 pts.)



**Extra monogràfic  
sobre  
el 75 aniversari  
del tren a Artà**



# EL TREN

**Bellpuig**, amb motiu de complir-se el 75 aniversari de l'arribada del tren a Artà l'any 1921, edita el present número extra dedicat a aquesta efemèride.



## TAMBÉ SUCCEÍ AL 1921

\* L'Ajuntament decidí comprar una sèrie de solars per unir els carrers de Pedra Plana i Puresa, a la prolongació del denominat carrer Curt -el darrer tram del carrer Fondo-. En aquest espai es crearia una plaça pública a fi de traslladar-hi el mercat (seria la coneguda plaça de la Carn).

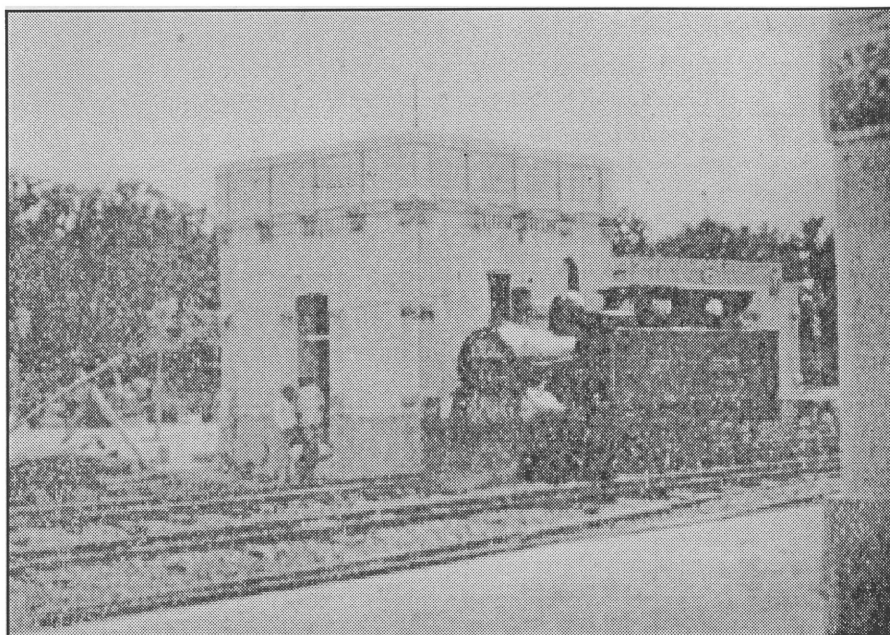
\* Per a la Guerra del Marroc es realitzà una contribució popular de mil dues-centes pessetes.

\* S'aprovà la urbanització de Ses Forques (avui plaça des Pes des Porcs)

\* S'aprovà la construcció de la carretera a Ses Coves.

\* Es decidí la construcció del nou camí a l'Ermita.

\* La recessió econòmica degut al final de la Guerra Europea de 1914 es notà greument a la vila de tal forma que quedà reflectida en les actes municipals.



Servei d'aigua Estació d'Artà

## PRESENTACIÓ

*Hora: 12'15*

*Dia: 21 de maig*

*Any: 1921*

*Fet: Un salt envant en la història d'Artà*

*Assumpte: Per primer cop una locomotora, concretament la «Palma-2» una vella màquina a vapor comprada al 1874, s'aturava a l'estació d'Artà sota els ulls atents de tots els artanencs. La inauguració oficial emperò és realitzà el dia 16 de juny.*

Aquesta hermosa història que arrancà de la idea d'un pare i un fill, de Rafel Blanes Massanet i Rafel Blanes Tolosa, acabà repentinament un dia dos de juny de 1977 quan, la Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca tot aprofitant un accident mortal ocorregut a Petra decidí clausurà la via fèrria des d'Artà a Inca.

Enguany ha fet 75 anys que el primer tren arribà a Artà i creiem que valia la pena retre un homenatge a la Història. Homenatge en el qual pensem que les imatges valen més que mil paraules.

L'arribada del tren i del seu significat dins el passat o el futur artanenc és analitzat per diferents especialistes i testimonis que han volgut col·laborar amb el BELLPUIG en data tan assenyada. Emperò abans de cedir la paraula als nostres col·laboradors BELLPUIG voldria recordar -o activar en la memòria col·lectiva- tres fets que esdeveniren de l'arribada del tren i que avui o són tan



Estació de Palma. Sobre el pont hi ha situada actualment la plaça d'Espanya

quotidians que no els reconeixem o s'han oblidat.

Primer: la cessió que la Companyia dels Ferrocarrils va fer a l'Ajuntament d'Artà dels terrenys ubicats al carrer Amadeo i als voltats de l'estació en compensació per deixar «aïllada» la barriada de na Pati -que datava del 1904-.

Segon: una comissió de festes obrí una subscripció popular que recollí 13.370'74 pessetes; tot i així va tenir un dèficit de 5.937'62 ja que les despeses foren considerables. Les partides més grans varen ésser pels focs d'artifici -ni va haver-hi durant quatre dies seguits- i per la làpida commemorativa de l'arribada del tren, situada ben davant l'estació.

Tercer: l'Ajuntament baratà el nom de l'antic carrer Major pel de «Rafel Blanes»; el nou carrer paral·lel a l'estació fou anomenat «del Ferrocarril» i a la placeta que hi havia just al final de l'estació -avui Joan Ginard- se li posà el de «16 de juny de 1921» -data oficial de la inauguració de la línia-.

Esperem doncs que aquest número especial de **BELLPUIG** sia de l'agrat dels nostres lectors i que les imatges que en ell apareguin els recordin altres temps, no tant llunyans, on la utilització del ferrocarril era un fet important dins la vida del poble.



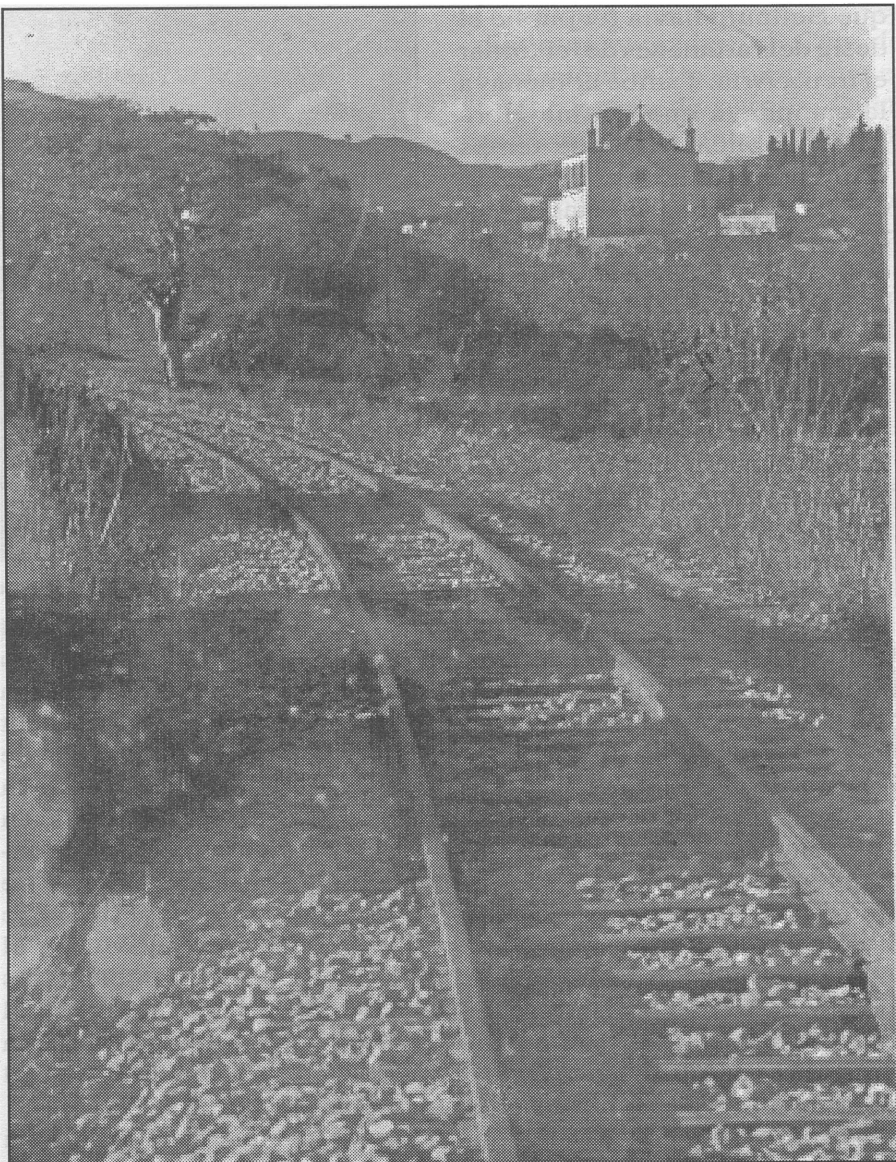
## Bellpuig presenta...

La revista Bellpuig, sempre a punt per deixar constància de la història artanenca per a la posteritat, cosa que ha procurat fer des de la seva fundació allà pels anys 60, avui presenta una edició especial i extraordinària dedicada a la venguda del tren a Artà, coincidint amb el seu 75 aniversari.

Aquesta idea va ser iniciada per un dels nostres col.laboradors i presentada per a la seva aprovació a la redacció de la revista, iniciativa que va ser acceptada per unanimitat de tots els redactors. Per tant, posarem en marxa la feina de recerca del material adient, fotos, documents, programes, col.laboracions de persones que visqueren l'efemèrides i d'altres que ens han donat la seva opinió i quantes coses fossin necessàries per a l'edició d'aquest número.

Així avui podem oferir als nostres subscriptors i lectors, un resum escrit i gràfic de la recopilació feta durant aquests darrers mesos de la venguda del tren a Artà el 16 de juny de 1921.

**Bellpuig** sempre ha defensat la nostra línia fèrrea del tren des de Palma a Artà, i ha expressat el sentir dels artanencs que es veren afectats per la supresió de la línia després de 56 anys de funcionament. Així tenim que al n° del juliol de 1977, poques setmanes després de la supressió del trajecte ferroviari Inca-Artà, l'editorial d'aquest número es titulava amb aquesta frase: ¿Supresión del tren de Artà? I feia una llarga exposició comentant els motius aparents que donava la Companyia del tren, encara que un poc retardada. Que si es devia a una sèrie d'accidents ocorreguts darrerament i al mal l'estat en que es trobava el material ferroviari, etc. etc., prometent però que dins pocs mesos es tornaria reanudar la línia fins Artà. També l'editorial feia saber que els diaris provincials havien publi-



Perspectiva des del pas a nivell a l'indret del cementiri (foto arxiu)

cat les protestes d'Ajuntaments afectats, les gestions de Josep Melià a Madrid, qualche promesa d'algun ministre, escrits de la nostra Diputació, etc. Tot va caure dins un pou sense fons. El tren no tornava.

El desembre de 1978, Bellpuig insistia altra vegada a favor de la tornada del tren amb una editorial conjunta de la Premsa Forana de Mallorca, a la qual exposava la disminució dels serveis del tren a canvi del potenciament de la carretera i l'autopista. No es posava posava damunt la taula quina havia d'esser la prioritat, sinó indicar que una cosa no havia d'esser la desaparició de l'altra.

També manifestava que un mitjà de transport aconseguit a final del segle passat, havia d'esser

un mitjà de futur i que no era tan sols convenient sinó necessari per econòmic, net i còmode.

Al juny de 1979, Bellpuig altra volta va publicar una opinió d'un col.laborador, el qual exposava la mala combinació existent per fer el recorregut a les vores d'Artà a Inca, amb un itinerari innecessari i molt incòmode pels viatgers. També criticava la nostra autonomia i la corresponent conselleria de Transports, els qual estaven ben callats davant el problema de la tornada o no del tren a Artà, supresió que mai havia d'haver succeït. Finalment, la nostra revista, al número de setembre de 1988, feia la darrera i ja inútil protesta a l'editorial titulada amb interrogant: Tornarà el tren a Artà? Aquí es resenyava les vegades



que Bellpuig havia fet públic el desig dels artanencs de fer tornar el tren a Artà. També nomenava la campanya que Última Hora havia publicat feia poc temps d'un projecte de rehabilitació de les estacions afectades pel trajecte Inca-Artà, i d'una entrevista que havia fet als batles de totes les poblacions per on hi passava el tren per veure de recolçar dit projecte. Bellpuig es va adherir a aquesta iniciativa però va ser la darrera protesta. El tren no ha tornat, ni noves.

Recercant les aportacions que Bellpuig havia insertades sobre el tema del tren, va sortir una col.laboració que l'amo En Pere Obrador, a) Claret, havia fet al n° d'agost de 1982, titulada «Llegada del tren hasta Artà. Lo que vió un niño de 8 años».

Per lo interessant de dita col.laboració, l'hem traduïda i extractada i en donam complida informació.

Comenta l'amo en Pere Claret, que el camí de la via del tren des de Manacor fins Artà va durar un parell d'anys. A la primavera de 1921 arribava la via al creuer del cementeri i ell juntament amb altres al.lots disfrutaven de anar a veure fer-hi feina després de la sortida d'escola els horabaixes. Al mateix temps que anava avançant la via també ho feia la línia telefònica per la quals comunicaven els operaris amb Manacor i Palma. A la fi arribà la via a Artà i el 16 de juny de 1921 es va fer la inauguració oficial. Feren 4 dies de molta festa i tot el poble hi participà a més dels veïns de Cala Rajada i Capdepera i els de les estacions fins a Manacor.

Record, deia l'amo en Pere, que la màquina del tren anava tota engalanada amb flors i duia dues banderes espanyoles creuades en forma d'aspa. Hi hagué desfilada de carrocs una de les quals destacava, figurant ser una màquina de tren (anava sobre un cotxe el qual no es veia), i els al.lots creien de veres que la màquina circulava pels carrers sense rails. També hi participaren diverses bandes de música



Panoràmica des de la caseta del guardavies a la carretera de Son Servera

d'altres pobles que, juntament amb la d'Artà, feren passacarrers i concerts. Hi hagué cinema gratuït a l'aire lliure muntant una gran pantalla a la façana de La Central i cadires sobre la Plaça Nova. Es projectaren diverses pel.lícules i un documental gravat al Tejar Toledo de Cuba, propietat de l'artanenc Bartomeu Ferrer, a) Murta, al qual sortiren tots els treballadors artanencs d'Artà saludant el públic, encara que no es sentia res degut a que aleshores el cinema era mut.

També hi hagué focs d'artifici i gegants i capgrossos recorreguent el poble en cercaviles. Afegia l'amo en Pere que amb l'arribada del tren a Artà es va suprimir la diligència a Manacor per carretera. L'amo en Tomeu Mangol es va quedar amb l'exclusiva Artà-Cala Rajada i pogué suprimir alguns cavalls. Fins i tot arribà a comprar 2 xassissos de cotxe els quals va adaptar a la diligència amb la qual feia dit trajecte, fins que al cap d'un parell d'anys es van fer càrrec d'aquesta línia els germans Sard posant una camiona.

Afegeix que Artà, amb la venguda del tren va fer un canvi total, tant al comerç com a la indústria. Ara (a la supressió del tren), i sense esperar-ho ni avisar, als 56 anys de servei ha deixat de circular el nostre tren, un mitjà molt apreciat, essent el 19

de juny de 1977, el darrer pic que es va escoltar i sentir el xiulet del tren dins la nostra contrada.

Així i fins a la data d'avui, **Bellpuig** no havia tornat tocar el tema del tren. Ara, i amb motiu del 75 aniversari de l'arribada a l'estació artanenca, hem volgut recordar i fer constància d'un temps en què els artanencs gaudíem d'un mitjà de transport que pensàvem seria sempre el futur enllaç entre el Llevant i la capital de Ciutat. Un mitjà que l'empresa ferroviària no ha volgut continuar i que els artanencs hem anyorat, sobretot els que tenguérem la sort de poder-lo emprar.

Un ja antic col.laborador de Bellpuig, ens ha fet arribar una glosa que ha trobada dins un cançoner i que a continuació publicam:

Com es tren va arribar a Artà  
amb sa màquina enflocada  
daren molta d'enasaimada  
i un puro per a fumar,  
Que visca don Rafel Blanes  
de dins la Vila d'Artà.

El refrany popular diu que «no hi ha temps que no torni». Però les previsions del tren són més bé llunyanes i s'han d'arreglar moltes coses perquè el tren pugui tornar: L'economia, la crisi, qualque rentada de cervell, etc. etc.

**Guillem Bisquerra.**

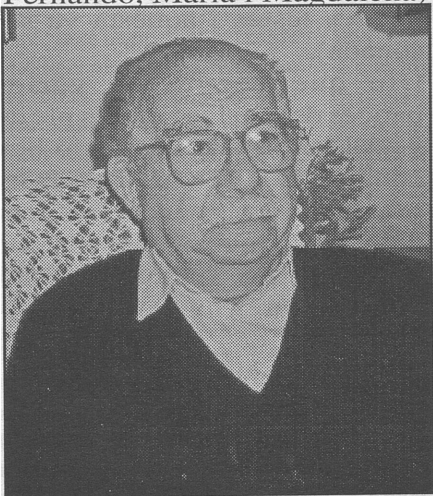


## Caps a l'estació d'Artà



**Primer Cap de l'Estació d'Artà l'any 1921.**

**Fernando Bordoy Truyols**, padrí dels germans Garau Bordoy (Climent, Margalida, Fernando, Maria i Magdalena)



**Pep Jaume Oliver, darrer Cap de l'estació d'Artà.**

Hem fet una petita xerrada amb el que va ser el darrer encarregat de la nostra estació artanenca entre els anys 1968 i 1977, data en que va deixar d'arribar el tren a Artà.

Li demanam que ens digui qualche cosa de la seva feina com a Cap d'Estació i ens conta que quan es va tancar la línia Inca-Artà, ell estava de permís i el suplia un Cap artanenc, en

Damià Oliver (e.p.d.).

Ens diu que després i durant tres anys ell va fer el recorregut de la línia d'autobuses Artà-Palma, encara com a empleat de la Companyia Ferroviària. També ens diu que ell va succeir com a Cap d'Artà a Antoni Villalonga (actualment viu a Palma), i entre l'octubre del 68, i el juny del 77, ell va ser l'encarregat de la nostra estació.

Preguntat si creu que hi ha alguna possibilitat de que el tren torni a Artà ens manifesta que: No pot ser que torni. El Govern, s'hauria de gastar un caramull de milions per fer nova via i posar en condicions les estacions, els passos a nivell, contractar personal, dur trens adequats a les exigències actuals, etc. Molta feina i molts de duros a gastar; encara que potser arribàs a ser rentable. A més, si tots els ramals que hi havia es poguessin actualitzar potser fos útil. Quan hi havia les línees, a més de la d'Artà, la de Felanitx, Sa Pobla, Felanitx i Santanyi, sí que era rentable sobretot la de Santanyi, la qual passava per S'Arenal, Lluçmajor, Campos, Ses Salines, etc. una línia que era el 100x100 rentable i segur que avui també ho seria. I la nostra tampoc seria una excepció, però el que falten són ganes i doblers.

### Israel Sánchez de La Encarnación, també fou Cap de la nostra estació.

Israel Sánchez ens diu que va començar a fer feina al tren l'any 1946 i va rondar per distintes estacions i línees fins que el 1949 va passar a Inca i hi va estar 10 anys. Després va passar de factor autoritzat, és a dir que ell podia fer qualsevol classe de feina i a qualsevol línia, i es va dedicar a fer suplències de Jefe d'estacions allà on li mandaven, ja que ell sempre va viure a Artà.

D'aquesta manera, ell va ser distintes vegades el Cap de l'estació d'Artà, sempre que el titular estava de permís. Quan es va retirar la línia d'Artà ell estava a Manacor.

Li preguntam també si creu factible la possibilitat de que el tren torni arribar a Artà.

Ens contesta que potser sí. Les vegades que ha parlat amb el Director actual de les línees mallorquines, D. Tomàs Orell, li ha donat fortes esperances de que qualche dia veu possible la retornada del tren a Artà. Però de les paraules als fets hi ha una distància molt grossa i les possibilitats es queden en bones paraules.

Israel també està ben d'acord amb les declaracions d'en Pep Jaume de que la línia de Santanyi era molt rentable i que quan la llevaren ho feren sense un motiu justificat, com igualment la de Felanitx i Sa Pobla, i no en parlem de la d'Artà. El que s'havia d'haver fet era posar-les en condicions de més comoditat i rapidesa i tal volta avui totes serien rentables, com ho són encara les de Palma-Inca i Palma-Sóller.





## Opinió de persones que visqueren la festa

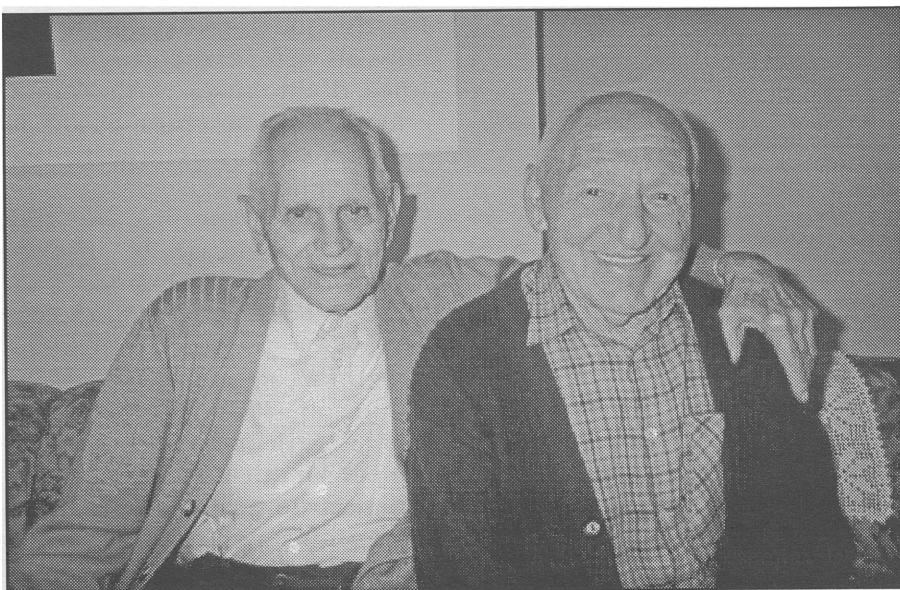
Cercant opinions de persones que l'any 1921 varen ser testimonis directes de la venguda del tren a Artà, **Bellpuig** ha demanat el seu parer a dues homes que amb elss dos quasi tenen la friolera de 176 anys.

Es tracta de Jaume Ginard Muntaner, a) Monseriu, de 86 anys (viudo de na Bet Fara), i que ja fa uns quants que viu a la Residència. L'altra és en Rafel Serra Lliteras, a) Pobler, fadrí de 90 anys, i que també viu a la Residència. Ambdós, foren testimonis de la venguda de la primera vegada que el tren arribà a Artà.

Tots dos s'avenen amb els que els demanam. Coincideixen en que molta gent, més ben dit tot el poble artanenc, va anar a l'estació per veure arribar un mitjà de locomoció per molts no vist mai. I que el tren venia altibat de gent i que la màquina anava tota enramellada, i que l'estació també estava adornada i l'enmurtada arribava fins al quarter, i segurament fins a l'Església, on entonaren el Te Deum i la Salve a la Mare de Déu a Sant Salvador. Després passaren a la Sala, on l'Ajuntament va oferir un refresc a les autoritats de Palma, Companyia de Ferrocarrils i demés convidats.

Recorden també que la festa va durar un grapat de dies. En Jaume que aleshores tenia 11 anys, estava de porqueret a Son Fortè a les ordres del porquer que era l'amo en Biel Manrell, el qual li va donar permís aquell horabaixa per anar al poble a veure arribar el tren, encara que li digué que totduna se'n tornàs cap a Son Fortè. Eren altres temps. També diuen que molta gent d'Artà va fer feina molt temps a la construcció de les vies, sobretot des de Son Servera a Artà.

En Rafel ens diu que per aquelles saons tenia 15 anys i que estaven a Ses Terretes i juntament amb els seus pares i germans, anaren a veure passar el tren a Son



Jaume Ginard, a) Monseriu i Rafel Serra, a) Pobler

Catiu.

Afegeix que a la festa hi havia unes quantes bandes de música que alegraven l'ambient, a més amollaren una bona revetla a la plaça. «Ho record com si fos ara, ens diu ell, vaja una festada que es va fer a Artà. Cap com aquesta». Als primers temps de la venguda del tren, recorden que per entrar a l'estació a veure arribar els trens feien pagar, no recorden la quantitat, però sí que hi posaren aquest impost. L'any que va morir D. Rafel Blanes, el promotor del tren, i el moment del seu enterrament, al qual en Rafel hi va assistir, el tren passava per la via, i pocs dies després ve deixar de passar i no ha tornat pus.

Preguntats si pensen que qualque dia tornarà el tren a Artà ens diuen que pensen que no. Ha de costar molt i potser no fos rentable. Si no l'haguéssin aturat d'arribar...

Preguntats si pensen que qualque dia tornarem a veure el tren ens contesten tots dos que no. Que ara segurament no seria rentable, si encara no s'agués aturat...

Una altra persona entrevistada i que diu que es recorda bé de la venguda del tren, és madò Bàrbara Tous Gayà, Tuniona, i

que nasqué el 22 d'abril de 1910 al nº 108 del carrer Major, on encara i viu i hi vol morir. Ella també ens conta que varen ser uns dies de gran festa (pensa que per aquell temps n'hi havia poques festes i aquesta va ser sonada).

Diu que vengueren varies bandes de música i el tren ple de gent i autoritats. L'estació ben enmurtada així com els carrers principals amb banderes i gent de tota la comarca. I ens confirmà un detall que ja havíem sentit dir; que el tren havia arribat uns dies abans de l'arribada oficial del dia 16 de juny, per tal, suposa, de fer la prova.

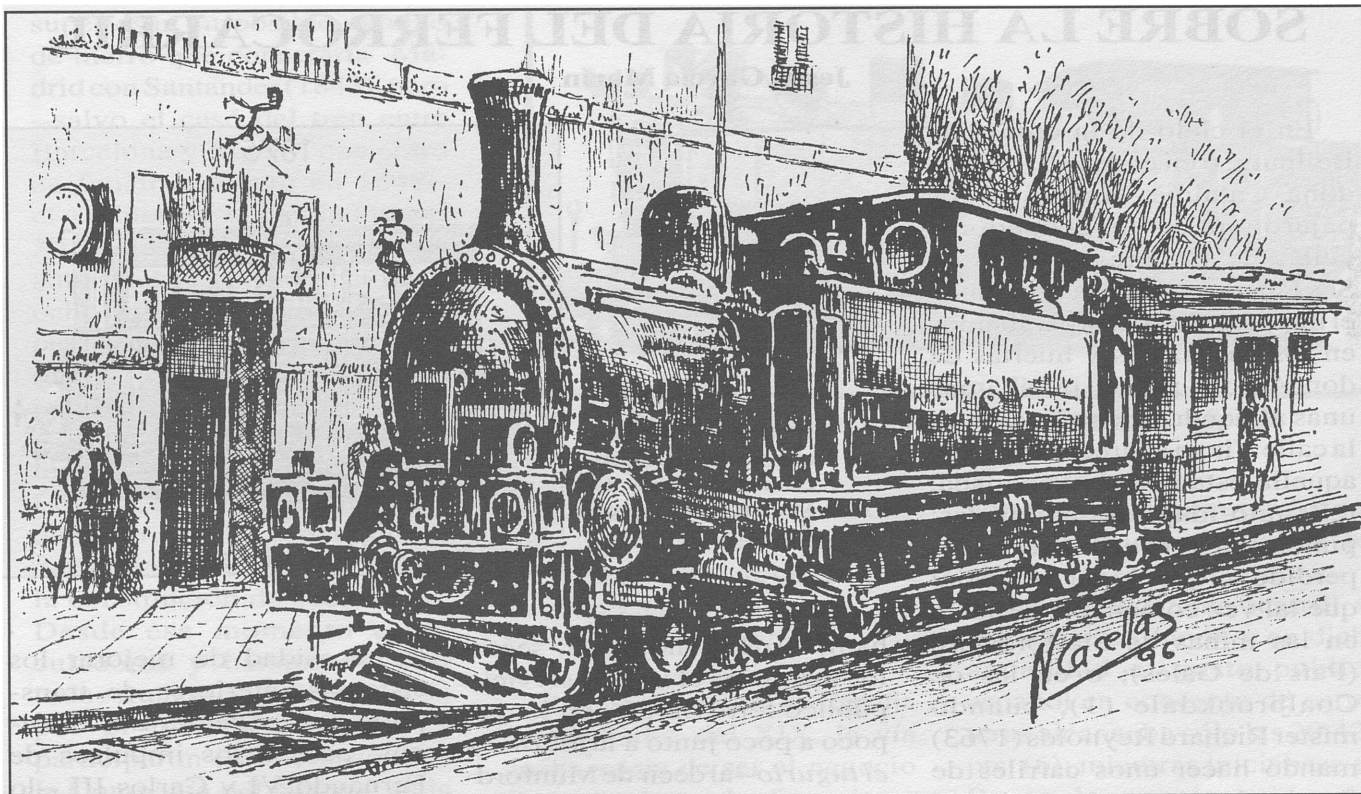
Parlant de la festa es recorda d'unes cançons que es feren a propòsit. Vet ací algunes:

«La carretera» del tren molts en va descomodar i alguns varen flastomar com es carril no s'encén.

Volien s'Estació a Na Pati o al Cós i per esser més hermós guanyà don Rafel Patró.

Na Pati va ser millor sense mirar lo que costa qui va pes solc dur sa mostra amb els peus plens de brutor.





## Un bell somni

Sens dubte, la vinguda del tren al nostre poble, fou l'aconteixament de caràcter socioeconòmic més important del segle actual per als artanencs. Donat que altres col.laboradors més documentats en faran qualque estudi dins aquest extraordinari, jo me limitaré a reviuir per tots els que els vengui de gust un d'aquells dies de fa una cinquantena d'anys referit a fets que guarden relació amb el tren. Aleshores, tot escassejava menys les ganes de passar-ho bé. Aconteixaments que avui ens semblen ingenus com és ara, el de l'arribada del tren, el de passejar per la carretera nova o senzillament l'anar a robar lledons pels joveçans, eren motius d'esplai que encara estojam amb delit dins la capseta de la nostra memòria. La passada per l'estació allà devers les onze tenia un cert encís, el seu ritual, com també el tenia el de l'arribada del tren.

Els dies feiners, a trenc d'aua, En Joan de Sa Cova, En Mateu Cristó i En Julià Viulí, trenquen el silenci matiner curullis d'encàrrecs cap a l'estació. És el toc de diana que deixondeix els jornalers i conradors viletans. Al primer seient del primer vagó, ulla En Jaume

Ramoneta que fa la dormilega, camí de Manacor, on estudia. En Guillem Ganància borineja ça i enllà tafaner com sempre. En Joan Carter, a la bandolera, tragina la correspondència cap al furgó de coa, on en Miquel Massot l'espera segell en mà. En Salvador Marín, que acaba d'arribar de Cala Rajada, entra cridaner i esvalotat dins el despatx de don Pedro, el Jefe, l'escomet amb un «ja hi som tots, ja podeu donar la sortida». En Sebastià Jan, dona les darreres instruccions a En Toni Rei, cap de la brigada. Passa En Miquel de Son duc, ple de carbonissa, que ja té la caldera que bull. En Joan Butler, des de Son Servera diu que la via està expedita i a punt. En Miquel Pinzell, l'estafeta dels soldats, guaita encuriós per la finestra mentre els passatgers s'estan acomodant i En Francesc Nonga s'apresta a foradar targetes.

Quan el rellotge de la façana assenyalà les sis i mitja, En Miquel Maieta fa sonar la campana i llavors vénen les presses, qualcú fa tard però mai no en romandrà cap a terra. La locomotora llença un fort xiulet que eixorda, brufa amb força penosament i aquella munió de rodes, pistons i bieles

es comença a moure cap a Ciutat. Per aquells indrets retorna la calma per unes hores, grandia s'animarà de bell nou. Les primeres màquines de la Companyia foren batejades amb noms dels pobles que disposaven d'estació. Les cinc darreres, que feien el recorregut més llarg, amb números. Els nostres al.lots duen el compte de la que estava en servei i quan pertorn venia la 52 que conduïa En Barceló de s'Indioteria, compareixien abans d'hora per no fer tard.

Un altre toc de campana fa dir als assistents: «Ja ha sortit de Son Servera». A no tardar, un xiulet llunyedat i esquefit ens arriba de per devers Son Catíu. Coster avall el cuc allargassat s'embala esperonat com bèstia que ensuma menjadora. Els que esperen per l'andana, se situen arran de la via i miren al capdavant del senderol, colombren una taca borrosa que en arribar a la volta del cementiri pren la forma de tren. Una nova pitada fa posar orella alta els vianants dels entorns. Fa l'entrada pel pas de les cadenes gitant rebufts de vapor. El terrabastall de la ferralla ressona per tot arreu. Els animals joves s'assusten i neguitegen. Les dones, llatra en mà el saluden.

Potser que un lleu sotrac de les rodes eixafi algun clau que els al.lotells deixen damunt la via, per tal de fer guinavets. El maquinista els amenaça amb el puny estret. Els viatgers devallen, alguns romanen a la Vila, altres pugen a la camiona dels Terres cap al seu destí. En Toni Justaní va oferint als forasters els serveis de fonda de Ca Na Randa. Damunt els pedrissos, els Joans Ganància i Campins, desfan els bolics de diaris per entregar-ne als subscriptors desenfeinats que l'enrevolten ansiosos de llegir les darreres notícies, després cauen en mans d'En Guillem i En Pere Canet o d'En Pep Bover que els distribuïren per les cases.

Un cop més retorna la tranquil·litat i s'acompleix un cicle que es repetirà dues vegades cada dia i així fins que al ferrocarril li arribarà la seva darrera hora, la de caure abatut sense estar malalt, no víctima del progrés sinó de l'egoïsme fraudulent d'uns quants inconscients. El poble du dol i no se consola d'haver perdut part de la pròpia vida. Fou un bell somni per el poble d'Artà, que s'ha esvaït per a sempre.

Colau Casellas



# SOBRE LA HISTORIA DEL FERROCARRIL

Jesús García Marín

En el cielo de la ermita de Bellpuig, o en el de la cocina de doña Catalina Muntaner, los pájaron pían en acogedoras jaulas de madera. Camino de Ses Païsses --con Mateu, Toni y el inquieto Ché-- nos parábamos en los herbazales y huertas de don Antoni padre, pillábamos unas almendras y ya de vuelta a la calle Vinya aparecía de nuevo aquella estación desvencijada, raíl finito, majestuosas dovelas; pintoresca y vetusta, con reloj perdido; arqueología industrial que tal vez comenzó a gestarse en las minas de Staffordshire (País de Gales); o en las de Coalbrookdale (1), cuando místico Richard Reynolds (1763) mandó hacer unos carriles de fierro colado para que el mineral saliera más livianamente de las galerías.

Hacia 1850, en Gran Bretaña, se organiza un gran banquete para celebrar la terminación de la línea Londres-Edimburgo, el invitado de honor era un tal Robert Stephenson (2). Individuo brillante y dolido, ingeniero que había perfeccionado en la época del telégrafo eléctrico la locomotora inventada por su padre George (1814). La locomotora --*piedra filosofal* y madre de la segunda revolución industrial-- se pudo proyectar cuando alguien sugirió que sustituir la tracción animal por la fuerza del vapor (1765) mejoraría los sistemas de transporte. Ese «alguien», pongamos por caso, pudo ser Trevithick, a quien debemos una locomotora a vapor que recorrió 15 km en el País de Gales (1804). Posteriormente, y a su manera, perfeccionó dicha maquinaria Matthew Murray (1812).

*Cuencas mineras, vías de hierro, máquinas de vapor*, combinación a plena marcha un 27 de septiembre de 1825: se abrió entonces el camino de hierro que unía a 24 km/h y por ancho viario de 1.435 mm a Stockton con Darlington (Dur-

ham). Aquel año nacía, según los manuales al uso, el servicio público ferroviario, con lo que poco a poco junto a la *fábrica y el tugurio*--al decir de Munford-- *el ferro es el tercer componente del nuevo complejo urbanístico*.

Hacia 1830 se inauguró la que se considera primera línea regular de viajeros (10 km entre Canterbury y Whitstable) y también el tramo entre Manchester y Liverpool, sobre cuyos carriles los Stephenson probaron *the Rocket*, famosa locomotora con caldera tubular que, parece ser, alcanzó los 46 km/h. Poco a poco y para mover el mineral --más tarde a mercancías y viajeros-- se extendía la red ferroviaria en el norte de Inglaterra y en Estados Unidos. Por España, no podía ser de otra forma, las cosas iban despacio. Se vivía en etapa iniciática y los negociantes se limitaban a solicitar todo tipo de concesiones. Tal ocurrió con don José Díaz Imbrechts quien, para agilizar el transporte de vino a Inglaterra, concibió sólo sobre el papel (1829) una línea de 7.000 varas entre Jerez y El Portal (muelle junto al Guadalquivir). Al poco, Mariano Calero, elucubraba sobre otros trayectos en la Baja Andalucía, pero se perdió en sesudas utopías y al final sus varias concesiones caducaron (3).

Sin embargo, en nuestro país,

la necesidad de mejorar los sistemas interiores de transporte era evidente. Los caminos, pese a los impulsos de Fernando VI y Carlos III --lo venían diciendo los ilustrados, Bernardo Ward o Jovellanos por ejemplo-- carecían de firme liso y eran de circulación penosa. De hecho, en 1831, la Compañía de Reales Diligencias inauguró un servicio de mercancías aceleradas entre Madrid y Sevilla (4). Justamente aquel año, don Gregorio González Azaola, comisionado de S.M. en las Reales Fábricas de Artillería de La Cavada, escribía que pese a tener *la desgracia o la fortuna de no haber concluido ningún canal, podemos plantear ahora un sistema de ferrocarriles* (5).

Mientras dormían nuestros prohombres, los americanos establecían la línea Baltimore-Ohio y los franceses ponían raíles entre Lyon y Saint Etienne o entre París y Versalles. En Bélgica el ferrocarril era una realidad en 1835 y lo mismo ocurrió en Baviera donde el tren iba de Nuremberg a Fürth. Pero repetimos, en España eran otras las circunstancias. Es cierto que por el ferrocarril se había interesado (1831) la Diputación de Vizcaya --se planeaba una línea de Burgos a Bilbao-- y que George Stephenson estuvo en la Península para

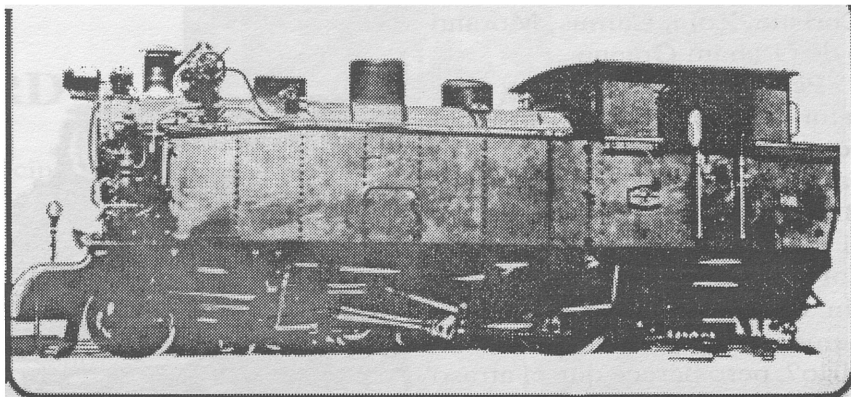
Primera locomotora que va transitar pels camins de ferro de Mallorca. Avui, peça de museu.



supervisar un posible camino de hierro que conectaría Madrid con Santander (1845), pero --salvo el caso del tren entre Barcelona y Mataró que entró en funcionamiento en 1848-- el Gobierno, a mediados del XIX, apecibióse que había autorizado la construcción de ocho mil kilómetros de vías pese a lo que, verbigracia, la red ferroviaria española era inexistente.

Tras varias interminables leyes (Bravo Murillo, Seijas Lozano, etc.), el Estado decidió que sólo otorgaría concesiones definitivas, para lo que exigió la constitución de sociedades. Desde ese momento especuladores y banqueros, casi todos franceses, se interesaron por el mercado español y participaron en la creación de la Compañía del Norte y de la M.Z.A. o Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Albacete, cuyo origen habría que buscarlo cuando el célebre sinvergüenza y financiero don José Salamanca (1844) obtuvo la concesión de la línea entre Madrid y Aranjuez, cuya primera difícil etapa terminó con la apertura del Embarcadero de Atocha (1851). De modo que, entre 1856 y 1866, se inauguraron unos 4.500 km de vía y las exenciones gubernamentales animaron al capital extranjero. Mas desde 1868 el ritmo decae y sólo hacia 1900 el país cuenta con una importante red de vía ancha.

La primera línea inaugurada en España, bajo la entonces necesaria protección de Doña María Cristina de Borbón, fue la de Mataró a Barcelona (28 de octubre de 1848). El factótum de la misma fue Miguel Biada y Bunyol, quien había visto funcionar el ferrocarril en Cuba (1837) y tenía buenos contactos en Londres. La obra --escribió A. Dalmau-- se presupuestó en 950.000 duros; ingeniero y contratistas fueron ingleses. Aquellas locomotoras, que cruzaban el túnel de Mongat, el primero de España, se en-



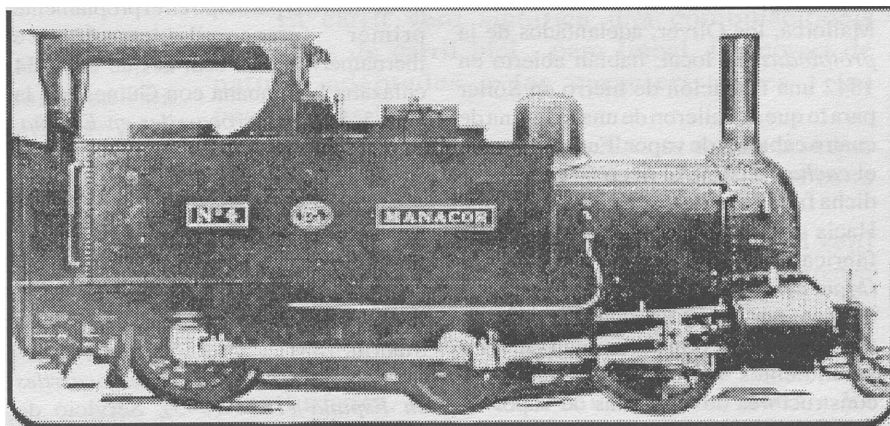
6 Locomotoras Babcock-Wilcox • Peso 47.400 Kgs. • Año 1930  
Bilbao - España

cargaron a la casa Jones Potts (Inglaterra); viajar en primera clase costaba doce reales (*recorrer en un instante / un espacio muy distante*).

Precisamente en la España de mediados del XIX, la vía ancha «deja de ser el negocio que nunca fue» y los financieros vuelven sus ojos a posibles trazas de pequeñas líneas generadoras de mucho tráfico y conectadas con ramales principales: nace entonces la vía estrecha de la que es hija tardía nuestro tren de Artà y hermanas primerizas el proyecto para unir Barcelona con Sarriá (1853-1863), las líneas del litoral cantábrico o los 226 kilómetros de los Ferrocarriles de Castilla o, por poner un último ejemplo, el trayecto de tracción animal (1870) entre Carcagente y Gandía (sin parangón posible con el primer ferrocarril transcontinental

norteamericano que también se inauguraba por aquellas fechas).

En 1872, el ferrocarril se introduce en Japón y en dicha anualidad el gasto público español en concepto de carreteras alcanzaba sólo las 20.422 pts. (6); mientras iniciábase en Rusia la construcción del legendario Transiberiano. Tres años después el hierro comunicará, pasando junto a mi ventana de Narciso Monturiol, a Palma con Inca y en 1878 a la capital del Raiguer con Manacor. Los ingenieros alemanes ya trabajan en la primera línea eléctrica y un lustro falta para que el Orient Express salga rumbo a Estambul: en su restaurante el precio de la comida sin vino es de seis francos y la botella de Moët et Chandon cuesta 13 francos (7). Viajes, aquellos del Orient Express, que alimentarían las mentes fabuladoras de Agatha

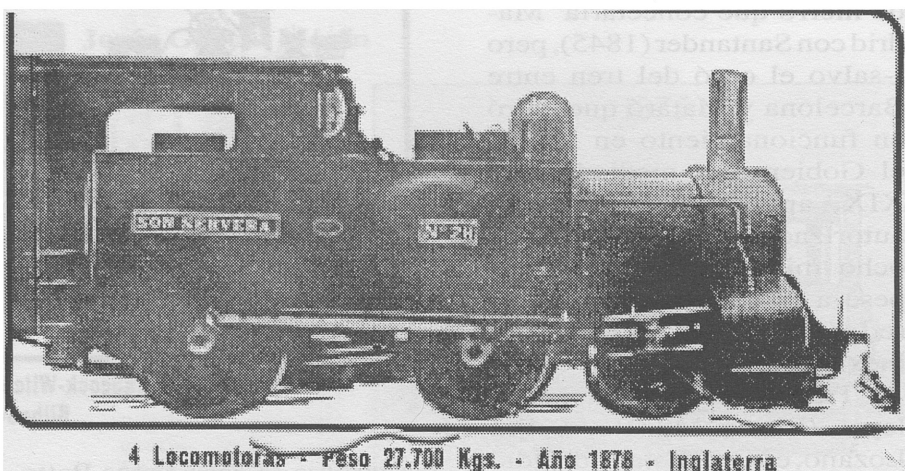


2 Locomotoras • Peso 24.500 Kgs. • Año 1876 • Inglaterra



Christie, Zola, Camus, Morand o de Graham Greene.

Pero dejemos fechas y literatura, entremos en el meollo: ¿qué importancia tuvo el ferrocarril --a diferencia de Gran Bretaña o Estados Unidos-- en el desarrollo económico español? (8). En un país agrícola y sin capacidad industrial, ¿estábamos preparados para recibirlo?, pero parece que el atraso habría sido mayor de no hacerse la red. Aunque, ¿es posible que los recursos destinados a la red ferroviaria drenaran, en el caso español, una posible revolución industrial? ¿Se adelantaron los ferrocarriles a la demanda? (9). En ese sentido, ¿cuál fue el papel del Estado?, ¿dónde y en qué situación estaban la hoy llamada *iniciativa privada* y los bancos?, ¿había problemas de capitalización? --tal vez por eso creció la red sin orden ni concierto (?)-- ¿Cómo actuó el desarrollo ferroviario sobre la renta? ¿Qué supuso el ferrocarril para el ahorro social? (10).



4 Locomotoras - Peso 27.700 Kgs. - Año 1878 - Inglaterra

Cuestiones, las anteriores, sugestivas a la hora de averiguar por qué el tren, *aquella máquina sobre la vía férrea con estruendo metálico*, llegó un día de 1921 al principal pueblo del Levante mallorquín. Así describió lo acontecido Leoncio, el eficiente corresponsal de La Almudaina: *Todo es júbilo hoy en la villa de Artà, el silbato de la locomotora es el eureka que abre el pecho de la esperanza y eleva los corazones. Desde hoy, Artà ya no es la ignorada* (11).

## NOTAS

(1) Zona aquella en plena revolución industrial. Años después el ingeniero español Betancourt diseñó la esclusa de Coalbrookdale (1793-1796) y proyectaría también una máquina de vapor de doble efecto. Colaborador del ingeniero tinerfeño y amigo de Goya, a quien enseñó la técnica de la aguada, fue el mallorquín Bartolomé Sureda, que también trabajó sobre los modelos de grúa (1798). Un primo del anterior, José Sureda, visitó a Betancourt en Rusia, trabajando allí en una máquina de hilar lana, etc. A propósito de la máquina de vapor en Mallorca, los Oliver, adelantados de la *protoindustria* local, habían abierto en 1842 una fundición de hierro en Sóller para lo que se valieron de una máquina de cuatro caballos de vapor. Funcionó tanto el *cacharro* como el negocio por lo que dicha familia se instaló (1845) en Palma. Hacia 1900 tuvo cierta importancia la fábrica de fundición de Juan Oliver (*Maneu*); la maquinaria del vaporcito Salinas, por poner un ejemplo, salió de sus talleres. Por otra parte, Juan Oliver y ascendientes fueron de los primeros constructores de máquinas de vapor en España. Forjaban desde equipamiento mecánico para navíos de vapor hasta

ruedas hidráulicas para el desagüe de la Albufera de Alcúdia.

(2) Gordon Biddle y O.S. Nock: *The railway heritage of Britain*. Ed. Michael Joseph. London, 1983. Sobre el ferrocarril en Gran Bretaña véase el libro de G. R. Hawke: *Railways and economic growth in England and Wales 1840-1870*. Oxford, Clarendon Press, 1970.

(3) M. López García: *Las Estaciones de Ferrocarril en España*. Tesis doctoral 35/84. Dep. Hª del Arte. Reprografía de la Univ. Compl., Madrid, 1984. Calero, no obstante, sí participó en el propiamente primer ferrocarril español e iberoamericano; o sea, el que en 1834 enlazaba La Habana con Güines (cf. la pág. 5 de *Los ferrocarriles en España*, Renfe, Madrid, 1958).

(4) Wais San Martín: *Historia general de los ferrocarriles españoles (1830-1941)*. Editora Nacional, 1967.

(5) G. González Azaola: *Advertencia* (en su traducción del libro de Tredgold, *Caminos de hierro, tratado práctico*). Madrid, 1831.

(6) M. Artola (coord.): *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*. Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid, 1978.

(7) M. Wiesenthal: *La Belle Époque de l'Orient Express*. Geocolor, Barcelona, 1979.

(8) P. K. O'Brien: *Transporte y desarrollo económico en Europa 1789-1914*, en *Los ferrocarriles y el desarrollo económico de Europa Occidental durante el siglo XIX*. Gab. de Rel. Ext. de Renfe. Madrid, 1981.

(9) Gómez Mendoza: *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*. Alianza Editorial, Madrid, 1982.

(10) Por cierto, cuestiones, que para la etapa anterior al tren de Artà, plantea, contesta o sugiere nuestro compañero Gerardo Mora Ferragut en su puntilloso estudio: *Els orígens del capitalisme a Mallorca (1776-1895)*. Curial, Barcelona, 1995. Véase especialmente el capítulo *Finances i ferrocarrils (1864-1900)*. Muy interesante es también el libro de Aníbal Casares Alonso, *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX* (Est. del Inst. de Desarrollo Económico, Madrid, 1973).

(11) Recién llegado a Mallorca, con seis años, uno de los recuerdos más felices de mi feliz infancia fue aquel viaje en tren, con mis padres y hermano Pedro, a la bonita villa de Artà.

## DEL TREN AL CARRIL VERD

A tota Europa el ferrocarril va ser el principal mitjà de transport terrestre fins als anys 50-60. Però el ferrocarril va suposar alguna cosa més que un mitjà de transport. Va ser per excel·lència el símbol de la industrialització i el progrés.

Per un poble que no el tenia l'arribada del tren significava entrar dins la modernitat, sentir-se connectat al món. I en molts casos era més gran, encara, l'efecte psicològic que el pràctic. De fet va ser tal l'atracció del tren sobre la societat del segle XIX i principis del XX que moltes de les inversions que es feren en línies fèrries no van arribar a ser mai rendibles i així i tot es continuava estenent la xarxa. És que de alguna manera quan el tren arribava a un nou poble era el signe d'haver entrat de ple dret a formar part del món a través d'un gran cordó umbilical.

La invenció del motor d'explosió i la seva aplicació a vehicles privats amb total autonomia van anar conduint a una nova situació en que el transport per carretera desplaçava el tren i el transport individual anava substituïnt al col·lectiu. A partir dels anys 50-60 la popularització de l'automòbil particular va suposar la puntilla per moltes línies ferroviàries secundàries i va venir la supressió i el desmantellament dels trams que no era rendible mantenir. Per a molta gent va suposar el final d'una època i en molts casos va ser el símbol del declivi definitiu dels pobles i les zones rurals davant l'espectacular avenç de les ciutats. Aquesta va ser la sort del tren d'Artà i en certa manera la del poble.

Però avui 30 o 40 anys després està ben clar que s'ha engegat un moviment centrífug, conegut pels experts com a des-urbanització, i un interès cada pic més gros per intentar tornar a les arrels, per fugir de les ciutats i anar al camp, per conèixer la Història i la cultura tradicional i per gaudir d'una natura cada vegada més amenaçada i en perill; i els vells pobles que pareixien destinats a ser esborrats del mapa del futur veuen la possibilitat de tornar enganxar amb el tren del progrés si saben aprofitar aquesta conjuntura.

El Carril verd de alguna manera es troba a la cruïlla d'aquests esdeveniments: Artà que s'ha mantingut al marge de la gran onada turística i ha preservat l'herència del seu passat, ara presenta unes potencialitats que molts altres indrets han perdut sacrificant-les a un creixement desordenat.

El carril verd és un projecte que pretén recuperar per a una nova funció una infra-estructura pública avui en desús: El Tram de la via del tren entre Artà i Na Penyal, per convertir-la en una ruta exclusivament peatonal i per a bicicletes.

La idea s'emmarca dins les actuacions previstes al projecte de l'OTI d'Artà, inclosa al Pla 5B de la Unió Europea, que pretén realitzar inversions coordinades



Israel Sánchez accionant l'elevador del pas a nivell del carrer Major des de l'estació.

per tal de fomentar el desenvolupament econòmic del municipi.

El carril verd forma part de les accions encaminades a convertir Artà en un pol d'atracció de turisme cultural i turisme verd, unes modalitats turístiques amb molt de futur i que encaixen dins un model de desenvolupament sostenible, un tipus de desenvolupament que en comptes de crear impactes, contribueix a equilibrar el territori i a conservar el patrimoni natural i cultural.

La idea del carril verd per tant no ha de ser sols reutilitzar físicament les vies del tren si no i, sobretot, reivindicar aquell vell esperit, aquella carrega simbòlica del ferrocarril que encara forma part del substrat psicològic de l'home europeu, la força d'aquell optimisme compartit per tots els pobles i avui tenyida de nostàlgia que pot ser re-ciclada i recuperada per adaptar-la a les necessitats i les possibilitats d'avui.

El carril verd significa una combinació dels conceptes de carril bici, parc lineal, i itinerari de natura, adaptades a les característiques i les possibilitats locals.

Si bé el projecte no està formalment redactat si que s'han estudiat totes les possibilitats tècniques i es té ben clara la filosofia que l'ha de presidir.

Hi ha diversos motius per pensar que el carril verd podria ser un important atractiu turístic pel nostre municipi:

1.-Suposaria la connexió entre Artà i una gran zona turística, la de Cala Millor- Cala Bona - Sa Coma, mitjançant un mitjà ben original i únic a Mallorca ( Els carrils bici que existeixen transcorren devora carreteres i no ofereixen la tranquil·litat i la



seguretat del que es planteja aquí).

2.-El traçat de les vies que sempre cerca el mínim pendent fa que el seu trànsit sigui assequible a qualsevol persona inclús en baixa forma física.

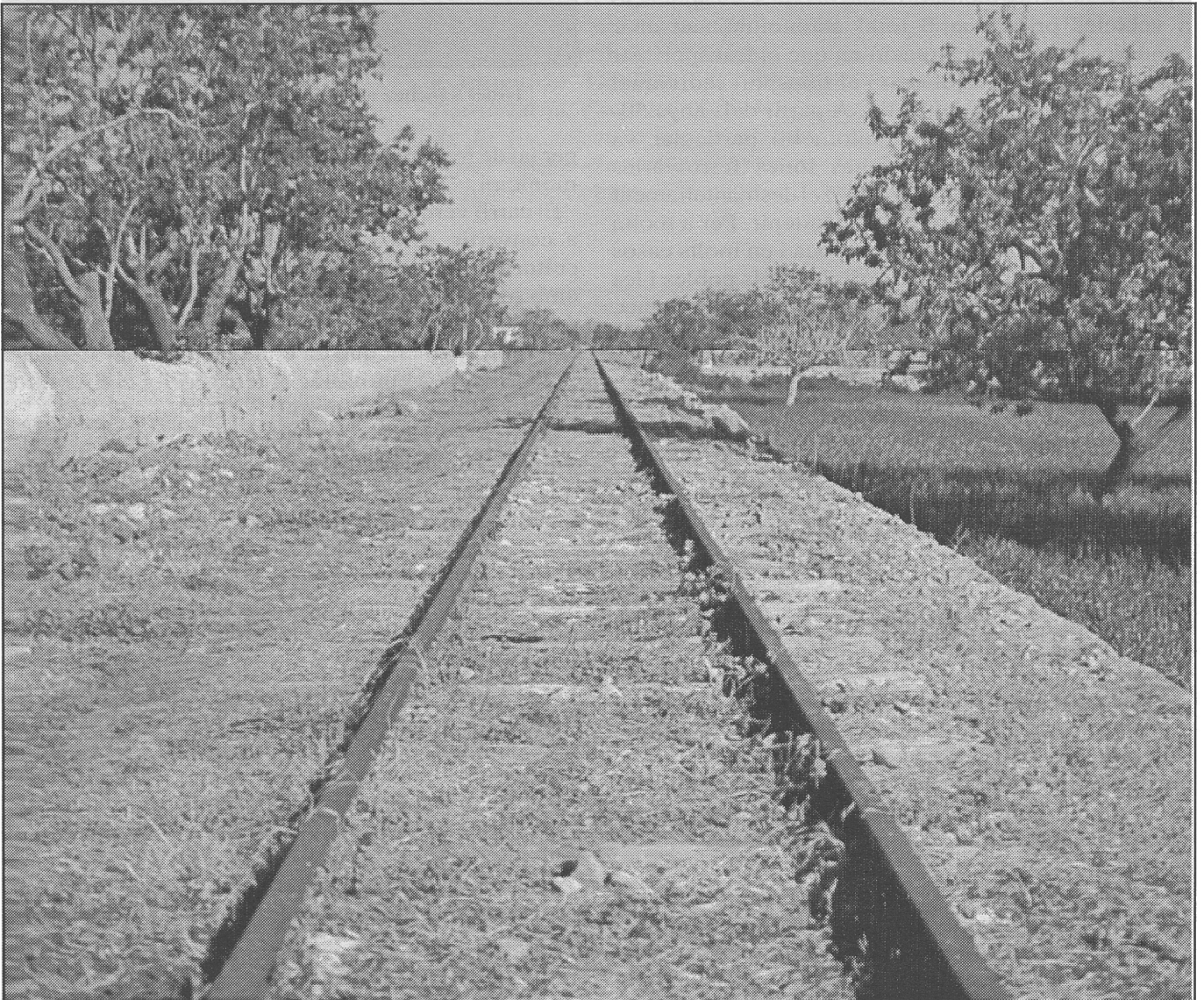
3.- Els turistes demanden cada vegada més activitats alternatives al sol i la platja i són molts els que volen practicar esport i , sobre tot, conèixer la Història, la cultura i la natura dels indrets que visiten. Per tant no és aventurat augurar l'èxit a una proposta que possibilita travessar, a peu o en bicicleta, amb total tranquil·litat un paisatge molt ben conservat i arribar a un poble com Artà que ofereix importants atractius històrics i tradicionals, i esperar que suposaria un important flux de visitants.

4.- El fet de tractar-se de la re-utilització de les infra-estructures ferroviàries aporta un altre caire molt positiu al projecte, és el fet que el tren i tot el que ha suposat és portador d'una gran càrrega afectiva per a la psicologia col·lectiva de l'home europeu. Per això el projecte proposa conservar al màxim el record del

tren: Per dur a terme les obres es reutilitzarien les travesses i els rails i es conservaria l'estètica ferroviària a les senyalitzacions, les tanques i altres elements. Per altra part el projecte de carril verd aniria lligat amb la restauració de l'estació que tornaria a fer la funció de punt d'arribada al poble, on seria possible, mitjançant un servei d'informació turística i d'una exposició permanent, assabentar-se de totes les possibilitats que ofereix el municipi en quant a visites monumentals, i a activitats de tipus cultural, comercial, gastronòmica..., i tot això no tant sols pels usuaris del carril bici si no també pels nombrosos turistes que hi passen en cotxes per carretera.

Si la funció econòmica del carril pareix que és evident que seria positiva, no hem d'oblidar un altre aspecte no manco interessant i és el de ser un espai de lleure pels artanencs, un equipament per passejar, practicar esport o possibilitar que els nostres nins puguin anar en bicicleta sense perill.

**Miquel Pastor**



El vell camí de ferro que unia la nostra vila amb Ciutat resta tancat. El desig general és que torni ser un horitzó obert cap a una futura comunicació eficient, ràpida, neta, pública... Podria ser el futur enllaç comarcal amb l'hospital de Manacor?

**Podria ser aquesta una altra opció?**

## Els «camins de ferro» : els primers batecs de la modernitat

D'entre tots els canvis i transformacions importants que experimentà el continent europeu a partir de l'anomenada Revolució Industrial, ara fa uns dos-cents anys, un dels més espectaculars va ser la revolució en els sistemes de transport. Actualment, el transport i les comunicacions aèries han eliminat gairebé les distàncies d'un cap a l'altre del món. Des de principis del segle XIX, l'aplicació d'una nova font d'energia, el vapor, al transport sobre rails inaugurava, també, una nova era en les comunicacions terrestres: la del transport ferroviari.

La construcció de la primera locomotora significà una gran conquesta de l'enginyeria. El 1825, a Gran Bretanya, es posà en circulació el primer tren miner i, el 1830, s'inaugurà el primer tren de passatgers entre les ciutats de Manchester i Liperpool. Deu anys després la majoria dels països occidentals iniciaren la construcció de la seva xarxa ferroviària i, en poc temps, les línies fèrries travessaren les nacions europees.

El transport ferroviari, fruit del progrés tecnològic del moment, obrí unes perspectives impensables fins aleshores: va integrar els mercats nacionals, va posar en contacte pobles i nacions allunyades, va eliminar les barreres físiques que durant molts de segles s'havien oposat als intercanvis comercials, va difondre, en definitiva, els progressos de la tecnologia i de la ciència d'aquella gran Revolució Industrial.

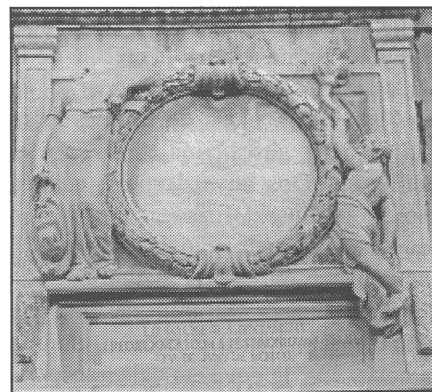
A la Mallorca rural d'aquells temps, la societat vivia gairebé d'esquena a totes aquestes transformacions. Les preocupacions de la majoria dels nostres avantpassats, segurament, eren unes altres, molt més peremptòries, molt més immediates. La riquesa i l'opulència que avui coneixem encara no havien arribat al nostre petit territori illenc. La lluita diària de la societat pagesa mallorquina, composta, sobretot, per jornalers agrícoles, missatges i petits propietaris, era la lluita per a la subsistència quotidiana. I és que, en aquell món agrari tradicional de fa uns cent-cinquanta anys, la fam, la misèria i la manca de queviures flagel·laven, encara, bona part de la població mallorquina que neixia, vivia i moria en els límits estrictes de la supervivència. Eren temps més difícils, en què la terra, el mitjà de producció fonamental i la principal

font de riquesa, era un bé escàs pel monopoli que sobre ella exercien uns pocs que ho posseïen quasi tot.

Però, vet aquí que, tanmateix, la modernitat esperonaria, poc a poc, el mode de vida tradicional. A les acaballes del segle passat, Mallorca coneixeria una fase de relativa prosperitat econòmica. Les exportacions de manufactures tèxtils i sabateres al mercat antillà, l'expansió de la viticultura, la parcel·lació de les grans propietats senyoriales, la consolidació d'una classe de petits propietaris agrícoles, la substitució progressiva dels conreus tradicionals per d'altres més rendibles que, com l'ametller, ofertaven uns productes agraris de més fàcil penetració en els circuits comercials europeus, són, entre d'altres, algunes de les transformacions més significatives que afectaren la societat illenca noucentista.

Paral·lelament, la població creixia a un ritme desconegut fins aleshores i els excedents demogràfics hagueren de recórrer el difícil camí de l'emigració, sobretot en les èpoques, encara freqüents, de conjuntures econòmiques més desfavorables. Els països d'Amèrica Llatina es convertiren, així, en la terra de promissió i d'esperança per als més desposseïts.

En aquest context, aparegueren les primeres societats bancàries, mentre una incipient burgesia mercantil reinvertia una part dels beneficis que havia obtingut



A la placa es pot llegir encara el següent text: "Lo magnífic Ajuntament en recordança i com a testimoni d'agrïment, XVI de juny de MCMXXI"

mitjançant les diverses activitats comercials i adquiria les terres que els nobles i els terratinents, en la seva imparable decadència, posaven a la venda.

Era el moment oportú per a la introducció, també a Mallorca, dels anomenats «camins de ferro». Les circumstàncies internes i exteriors ho afavorien. El 1855 el govern de l'estat havia aprovat la Llei General de Ferrocarrils i, aleshores, diverses institucions polítiques, culturals i econòmiques mallorquines, comerciants i grans propietaris terratinents donaren suport a la iniciativa d'implantar el ferrocarril a l'illa. A partir del 1856 aparegueren els primers estudis i projectes, com el de l'enginyer holandès **Bouvij** o el dels catalans **Enric i Frederic Gisbert**. Finalment, l'enginyer de camins mallorquí **Eusebi Estada**, publicà, el 1871, el seu estudi sobre la viabilitat econòmica de



Destaquen a més de l'estació i el tren, una galèra, un autobús i una camiona dels germans Terres.



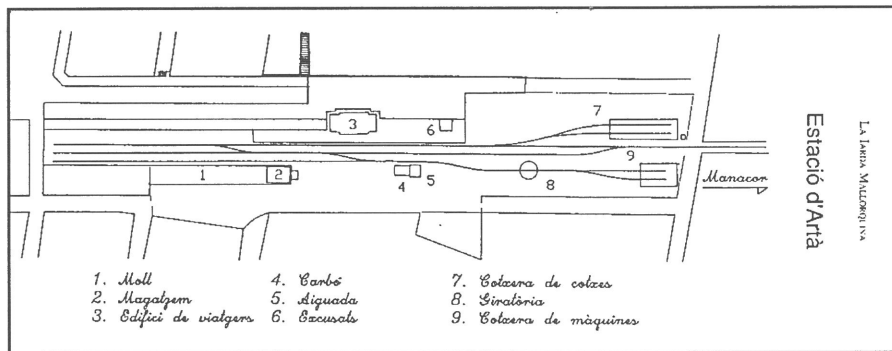
construir un ferrocarril de Palma a Inca, que donà com a resultat la creació de la societat anònima del *Ferrocarril de Mallorca* les accions de la qual foren ràpidament subscriïdes amb capital mallorquí. Dos anys després, sota la direcció d'Eusebi Estada, començaven les obres de construcció dels primers 28 km de xarxa ferroviària mallorquina. El 1875 s'inaugurava el tram de línia que unia Ciutat amb Inca. Penetrava, també a la nostra illa, la nova era dels transports terrestres.

Tot seguit es construïren les perllongacions fins a Sa Pobla (1878), Manacor (1879) i Santa Maria-Felanitx (1897). Ja al segle XX, amb la línia Palma-Santanyí (1917), la xarxa ferroviària de la *Companya dels Ferrocarrils de Mallorca* havia assolit els 181 km de longitud. Restava, només, la realització del darrer tram: la línia Manacor-Artà.

La construcció d'aquesta línia despertà ben prest l'interès del consistori de Son Servera que, ja el 1904, desplaçà una comissió municipal a l'ajuntament d'Artà amb l'objectiu de «*cambiar impresiones sobre el alcance y trascendencia que reviste la reciente ley de ferro-carriles secundarios para estos pueblos que vivimos en este rincón de la Isla, fuera de la esfera de acción del progreso, pues que este tan solo llega hasta donde alcanza el movimiento vertiginoso de la locomotora...*» i, per tant, amb la intenció decidida de reclamar el suport de la corporació artanenca perquè el traçat de la futura línia Manacor-Artà no deixàs de banda el municipi serverí.

I, tanmateix, l'aprovació del projecte definitiu encara tardaria més de deu anys. Un projecte que, en aquest cas, s'ha de relacionar directament amb la intervenció decidida i eficaç dels **Blanes**, una poderosa i coneguda família artanenca, la història de la qual es remunta als germans **Antoni i Montserrat Blanes Juan** que, al segle XIX, feren fortuna a Mayagüez (Puerto Rico). El primer dels dos germans, amb el capital repatriat, adquirí, a la segona meitat del dinou, les possessions de Son Marí, Albarca i Es Verger i, a la seva mort (1884), es guanyà la consideració municipal de benefactor i «*amigo de los pobres*» pel fet d'haver cedit al poble la casa-hospici que havia construït al carrer del Trespolet, és a dir, l'*Asil de Santa Rosa*.

El seu nebot i hereu, **Rafel Blanes Massanet** (1837-1901) seguí el camí del



Plànol de l'estació d'Artà on es veu la giratòria (nº 8) que molts artanencs no han conegut (La Iarda mallorquina)

seu oncle, per quant també emigrà a Puerto Rico, on es dedicà al comerç intercontinental. Ja enriquit, retornà a Mallorca el 1874 i ocupà, entre d'altres càrrecs, la presidència de la societat dels *Ferrocarrils de Mallorca*.

El seu fill **Rafel Blanes Tolosa** (1878-1975) és el principal protagonista i el personatge més destacat que va fer possible que el somni de la construcció de la línia de ferrocarril d'Artà es convertís en realitat. Com diu **Pere J. Brunet**, en un dels pocs estudis que existeixen sobre el tema del ferrocarril a Mallorca, **Rafel Blanes Tolosa** es trobava en una situació immillorable per aconseguir l'arribada del tren a Artà. Home de negocis i banquer, vocal i president de la Companyia, políticament pròxim al conservadurisme d'**Antoni Maura**, gaudia de tots els avantatges per aprofitar les possibilitats que donava la legislació ferroviària vigent i comptava, a més, amb el suport incondicional de les institucions municipals de tota la comarca que reclamaven la urgència del projecte.

Després de diversos intents, no reeixits, el projecte que finalment es duria a la pràctica fou redactat per la Companyia el 1915 a nom de **Rafel Blanes**, amb un pressupost de quasi 4,5 milions de pts. El consistori artanenc, es felicitava, a la sessió plenària del 14 de març d'aquest any, de l'èxit de les gestions en la presentació del projecte, no solament per les millores econòmiques que suposaria la construcció de la línia per a «*una comarca tan rica y apartada de la capital de la província como es la interesada*», sinó també perquè ajudaria a resoldre la precària situació de la «*multitud de obreros que dadas las circunstancias tristísimas que atravesamos actualmente se encuentran sin colocación...*»

Finalment, els pocs més de trenta km de la línia Manacor-Artà s'inauguraren el 1921 (pel febrer, el tram Manacor-Son

Servera i pel juny, el de Son Servera-Artà). L'empremta del progrés havia arribat al nostre poble o, almenys, això és el que s'imaginaven els qui visqueren aquells moments, importants, de la inauguració de la nova estació. Les aspiracions del consistori artanenc eren, però, més ambicioses per quant, a la sessió plenària del 4 de juny del 1922, s'acordà sol·licitar al Ministeri de Foment «*incluir en el Plan de los Ferrocarriles Estratégicos una línea que partiendo de Artá termine en Cala-Raxada (Capdepera) y de que se anuncie un concurso de proyectos para su construcción...*», una petició que, malgrat els desitjos municipals, mai no seria atesa per les instàncies polítiques de l'estat.

Avui, els que encara hem tengut la sort d'utilitzar aquest mitjà de transport, de tanta rellevància en la història del progrés tecnològic i d'una innegable transcendència econòmica i social, recordam amb nostàlgia les petites vivències personals, indisolublement lligades al tren. És l'enyorança d'un temps i d'unes imatges irrecuperables. I és que el tren, els *camins de ferro*, com deien aquells pioners que lluitaren per fer-los realitat, a més de ser una part integrant del nostre patrimoni històric, sempre ocuparà un lloc important en la memòria col·lectiva de les generacions que han tengut l'oportunitat de trepitjar les vies i les estacions ferroviàries abans d'emprendre algun d'aquells llargs i deliciosos recorreguts que, en el camí cap a Manacor o Ciutat, transitaven per als viaductes, sempre sorprenents i singulars, de l'interior de l'illa. Actualment, la peculiar arquitectura ferroviària resta cada cop més diluïda en l'extranya i, alhora, familiar, fesomia de les quasi derruïdes estacions.

**Jaume Alzina i Mestre**

## Un any de correu entre Artà i Palma amb el tren

La meua història al tren va ser durant els anys 1950 i 1951, després d'haver realitzat ja un any de servei militar a diferents companyies de la zona de Palma, la destinació definitiva va ser la companyia d'Artilleria de Costa, amb base als Canons de Betlem. A la citada companyia, tenia el servei de partir amb el tren a les set del matí amb destinació cap a Palma per recollir el correu a les oficines centrals d'artilleria, situades al carrer de la Mar, baix del Born. A les dues del capvespre partíem de Palma i l'arribada a Artà era damunt les cinc del capvespre. Hi vaig anar cada dia durant dos anys, excepte els diumenges i festius.

Abans de la partida del tren, cada dia un home realitzava el recorregut entre Artà i Son Servera per reconèixer la via, per s'hi havia hagut qualche esllavissament, etc.

Totes les estacions tenien un telèfon, quant el tren partia d'Artà telefonaven a Son Servera que el tren havia partit d'Artà, quant sortia

de Son Servera telefonaven a Son Carrió, i així successivament. Si el tren no arribava a l'hora prevista, des de l'estació d'arribada, sortien a veure que havia passat, moltes de vegades a peu, segons el que havia passat, s'enviava a demanar una altre màquina de Palma o d'Inca. La màquina com que venia tota sola i no s'aturava a cap estació amb una hora solia arribar a Artà.

Les màquines eren de carbó, eren màquines antigues i molts de dies retressaven el viatge, perquè s'espanyaven molt, i s'havia d'enviar a demanar una altre màquina. Les màquines se solien espanyar molt pel peus que transportaven i sobre tot a les pujades de Sineu, que era on més s'espanyava.

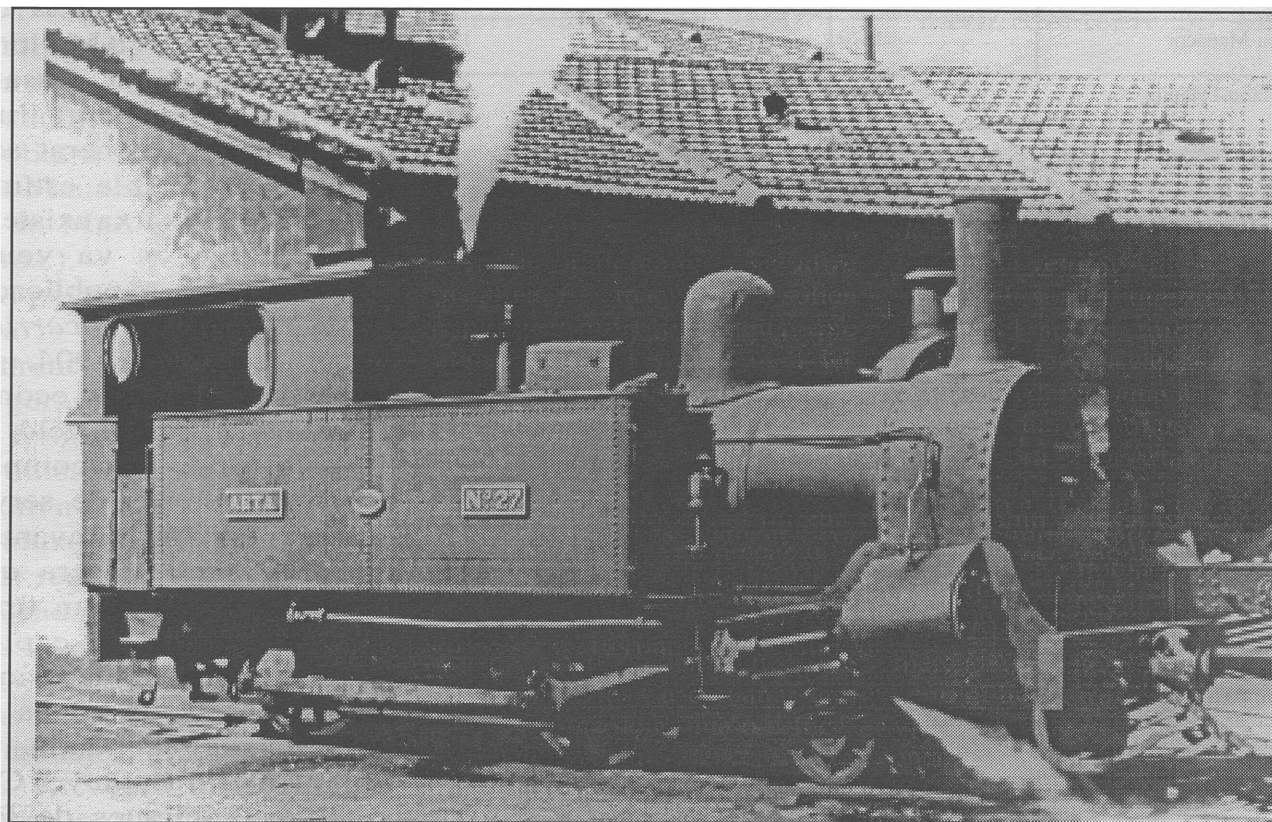
Qualque dia, la partida era a les set i l'arribada podia arribar a ser damunt les dotze del migdia. Amb una ocasió, varen acabar el carbó i ha la següent estació que no tenien carbó varen carregar amb «travesses». Els punts de recollida

de carbó i d'aigua eren a Artà, Inca, s'Empalme (creuer de vies per anar a Sa Pobla i Artà, situat entre Sineu i Inca) i a Palma.

Els trens transportaven mercaderies i gent. A la classe de gent, hi havia tres categories. Els vagons de primera anaven encoixinats i amb suspensió, els de segona també eren uns seient parel·les de dues places amb suspensió, en canvi els de tercera, tant sols tenien bancs paral·les al llarg de tot el vagó. Aquest vagons de tercera, eren els primers vagons que varen venir a Artà.

Pel servei que realitzava durant el servei militar, havia d'anar a la tercera categoria, però, nos solien deixar anar a la segona. Qualque dia, d'estraperlo, des de Son Servera fins a Artà anava amb els maquinistes. La seva feina consistia un a posar carbó al forn per encalenticir l'aigua de la caldera i l'altre, vigilava la via i era el que conduïa la màquina.

**Sebastià Carrió**



**Locomotora anglesa de l'any 1887.** - La fotografia és de la màquina nº 27 denominada "ARTÀ" i treta a l'estació de Palma just en el moment en que el vapor surt a tota pressió fent una sonora pitada. Observi's també el vapor que surt a la part frontal inferior. Els camins de ferro obriren noves rutes i perspectives de futur per a tota l'illa.



## Pla dels ferrocarrils a Mallorca

Pere J. Brunet Estarellas.

Amb la inauguració el 1875 de la primera secció ferroviària entre Palma i Inca (28'6 km.) es va tancar a Mallorca una etapa de vint anys de discussions i projectes no realitzats. Aquesta iniciativa la va dur a terme la Companyia del Ferrocarril de Mallorca, constituïda el 1873 i que tres anys després passaria a denominar-se Ferrocarrils de Mallorca, essent no sols la iniciadora



Traçat definitiu de la via  
(cortesía de Pere Brunet)

Seccions del F.C. de Mallorca inaugurades en el segle XIX

Seccions	Inauguració	Kms.	Suspensió
Palma-Inca	1875	28,6	encara activa
Palma-Port (en superfície)	1877	2,9	1931
Inca-Sineu	1878	13,84	1977
Son Bordils-Sa Pobla	1878	13,1	1981
Sineu-Manacor	1879	21,31	1977
S. Maria-Felanitx	1897	42,79	1964

del negoci ferroviari a l'illa sinó que contribuï a l'extensió d'una important xarxa juntament amb el F.C. d'Alaró i el F.C. de Sóller.

Si a finals del Segle passat l'extensió de les línies construïdes pels Ferrocarrils de Mallorca ofería un saldo de 123 km., al primer terç de

l'actual s'aconseguí duplicar aquesta longitud.

La inauguració de la secció entre Manacor i Artà el 1921 fou la darrera actuació important duita a terme per aquesta companyia, amb la que es va completar una xarxa pròpia de més de 200 km. La bona marxa del negoci ferroviari a Mallorca al llarg del segle passat i principis de l'actual i l'important trànsit generat serviren d'indubtable estímul per ampliar la xarxa existent, actitud que es va veure afavorida per a publicació de la "Ley de Ferrocarriles Secundarios" de 1904, que atorgava privilegis econòmics en la construcció de línies secundàries i complementàries de les de servei general. El principal avantatge d'aquesta llei era que l'estat assegurava un tipus d'interés sobre el capital invertit a les concessions incloses dins els plans de ferrocarrils secundaris.

En qualitat d'Enginyer Cap d'Obres Públiques de Balears, Eusebi Estada fou l'encarregat de proposar al

Seccions inaugurades i millores duites a terme pel F.C. de Mallorca durant el segle XX

Seccions	Inauguració	Kms.	Suspensió
Palma-Llucmajor	1916	30,72	1964
Llucmajor-Campos	1917	13	1964
Campos-Santanyí	1917	17,5	1964
Manacor-Son Servera	1921	20,38	1977
Son Servera-Artà	1921	9,97	1977
Doble via Palma-Inca	1931	28,6	encara activa
Palma-Port (subterrani)	1931	2,13	1964

Govern els ferrocarrils secundaris a construir a les illes i mereixedors de ser subvencionats. El 1904 es varen proposar cinc línies, amb una longitud global de 156 km:

- de Sa Pobla al Port d'Alcúdia, amb aproximació o construcció d'una secció independent a Pollença, de devers 20 km.

- de Palma a Felanitx per Lluçmajor i Campos, i aproximació a Santanyí, d'uns 57 km aproximadament.

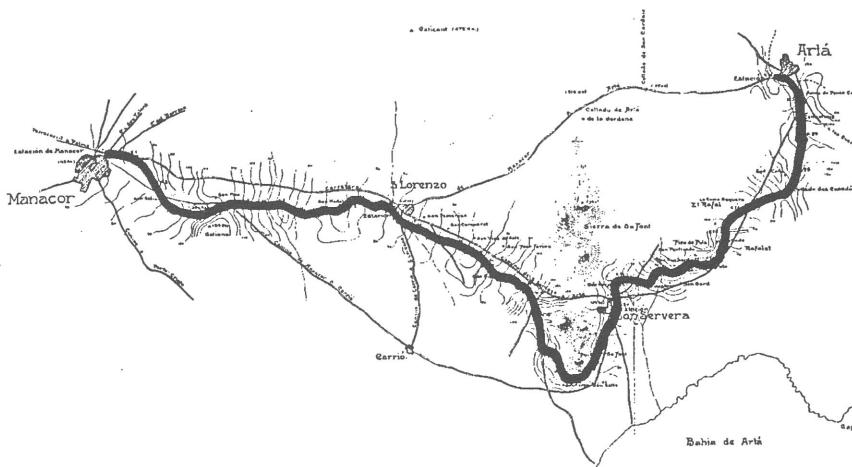
- de Palma a Establiments, de 10 km de longitud.

- de Manacor a Artà per Sant Llorenç, de 23 km, servint també a Son Servera y Capdepera.

- de Maó a Ciutadella, per Alaior, Es Mercadal i Ferreries, de 46 km.

Finalment, al pla de ferrocarrils secundaris amb garantia d'interés per l'Estat publicat el 1905 s'incluiren les següents seccions: de Palma al Port de Soller (36 kms.), d'aquesta línia a Establiments (5 kms.), de Sa Pobla a Alcúdia (20 kms.), de Manacor a Artà (23 kms.) i de Maó a Ciutadella (46 kms.).

Al pla de ferrocarrils secundaris i estratègics amb garantia d'interés del 1908 figuraren les mateixes línies i longituds anteriors, amb l'única novetat d'aparèixer com a estratègica la línia de Palma a Santanyí, de 53 km. En realitat fins a la segona dècada del present segle no es va acometre seriosament la construcció d'algunes de las línies previstes als plans. Tanmateix la seva realització es va veure molt compromesa pel desenvolupament de la primera gran guerra, a causa de la paralització de



Projecte de 1914 de l'enginyer Malberti. Com es veu el tren no passava per Son Carrió

l'activitat industrial i la manca de subministrament de combustibles i materials necessaris per a l'explotació. Amparant-se en les subvencions concedides per la llei es va poder construir la secció ferroviària entre Palma i Sóller i la tramviària des d'aquí al Port de Sóller (Ferrocarril de Sóller) i els Ferrocarrils de Mallorca

completaren la seva xarxa amb la construcció de la línia de Palma a Santanyí (1917) i el ramal de Manacor a Artà (1921).

En relació a aquesta darrera secció, el primer avantprojecte de construcció fou redactat el 1914 per l'enginyer Joan Malbertí Rigo. En aquest document la línia havia de tenir 33 km de

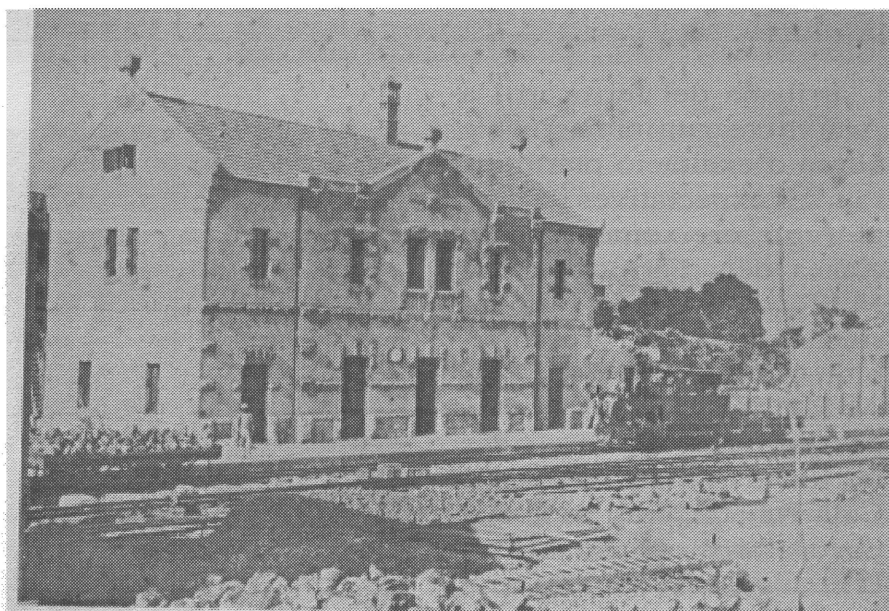


Foto realitzada a principis de 1921, quan les obres de l'estació i dels vials encara no estaven acabades. Les persianes no estaven col·locades i els pins dels voltants no estaven sembrats. La foto va ser tirada sobre les 16:50 hores.



longitud i la seva execució material tenia un pressu-post (3.791.110 pessetes) que s'adaptava al màxim fixat a les basses del concurs (3.800.000 pessetes).

Porteriorment es varen introduir modificacions a la valoració de les partides i de manera especial al traçat ja que a les primeres versions el ferrocarril no havia de servir a Son Carrió. Finalment la longitud del ramal construït entre Manacor i Artà va ser de 30'350 km, amb estacions intermitjtes als nuclis de Sant Llorenç, Son Carrió i Son Servera.

El Projecte definitiu havia estat aprovat el 1915 i el 1921 va quedar inaugurat definitivament el servei.

Característiques de la línia Palma-Manacor-Artà			
Estacions	Altura sobre el n.m.	Distància entre estacions	Distància acumulada des de Palma
Palma	24,36		
Inca	126,4	28,605	28,605
Manacor	72,83	35,159	63,764
Sant Llorenç	77,65	9,354	73,118
Sant Miquel	48,53	3,54	76,658
Son Servera	59,78	7,487	84,145
Artà	116,56	9,974	94,119

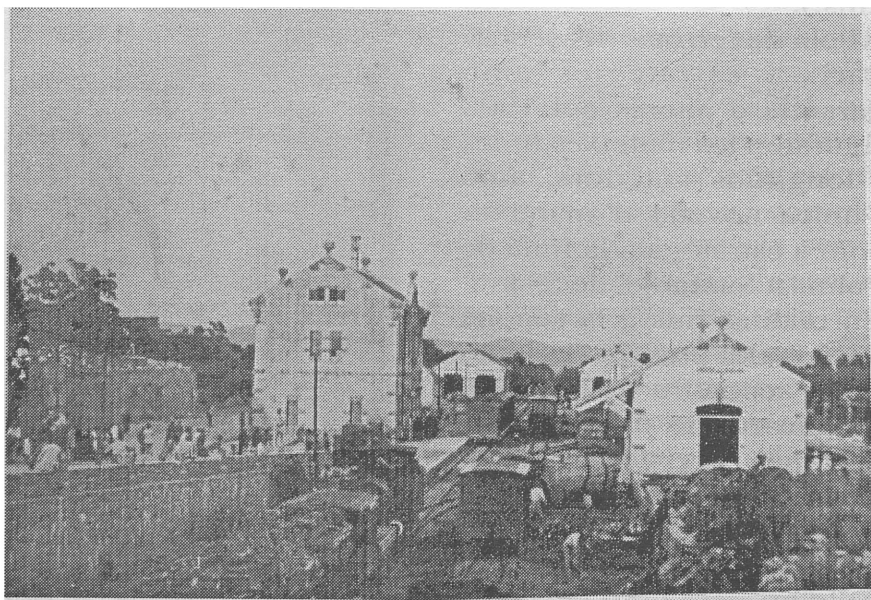
La decadent situació del negoci ferroviari, el permanent dèficit general en l'explotació d'aquesta secció i la distracció de la seva demanda prest s'encarregaren d'apagar tant d'entusiasme, malgrat ocupar Rafel Blanes Tolosa el càrrec de

director gerent dels Ferrocarrils de Mallorca des del 1923 al 1948 i ser un dels majors accionistes de la companyia (el 1951 en tenia 810 de les 16.000).

El coeficient d'explotació de la secció de Manacor a Artà fou no sols fou sempre negatiu sinó que el desequilibri entre ingressos i despeses es va ampliar amb el temps d'una manera cíclica convertint-se en la més deficitària de totes, la qual cosa va facilitar que FEVE decidís la suspensió del servei el 1977, prest farà ja 20 anys, 75 anys després d'haver-se inaugurat.

Ferrocarrils de Mallorca. Trànsit de viatgers per seccions				
Any	Línia general	Santanyí	Artà	Total
1927	634148	154424	67314	855886
1928	652921	219964	60306	933191

L'arribada del ferrocarril a Artà va crear un inimaginable clima d'exaltació patriòtica i noves expectatives de cara al futur creixement de la Xarxa dels Ferrocarrils de Mallorca al sector nor-oriental de l'illa, presumiblement centralitzada per Artà. Es va especular amb la possibilitat de ser ampliades les línies fins a Capdepera i Cala Rajada, fins i tot que pogués arribar a establir-se la connexió ferroviària amb la línia general a través de l'estació de Sa Pobla o amb les que un projecte ferroviari de l'època pensava establir a Alcúdia i Pollença.

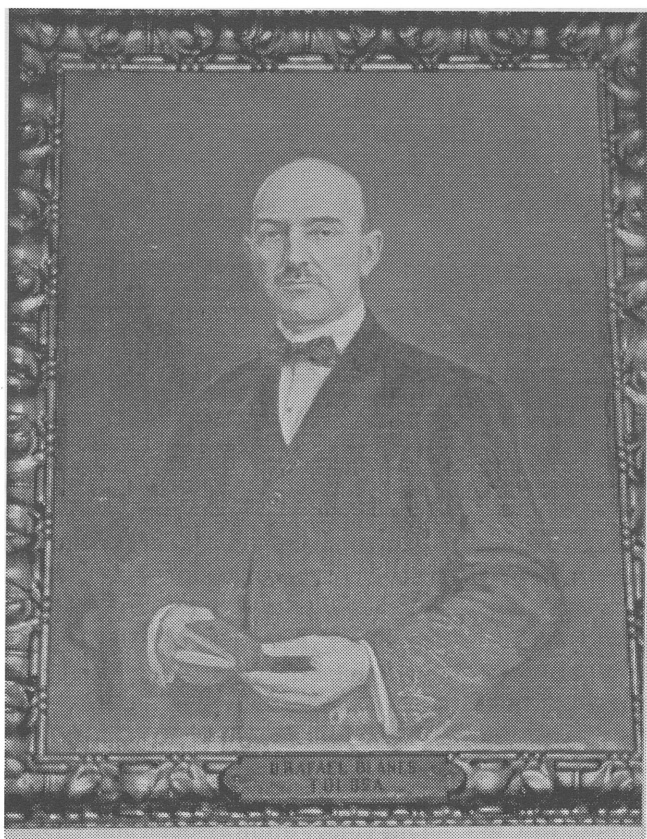


Primavera de 1921. Estat de les obres dels vials i l'estació d'Artà. Destaquen operaris col·locant la placa d'agrïment sobre la cisterna davant l'estació. (Foto cedida per Pere Brunet)

## Enterrament de D. Rafel

Aquella matinada del 22 de gener de 1975, els xiprés del cementiri quiets i enregidits, presentien quelcom important tota vegada que un silenci fosc però visible i travessadís tallava l'atmosfera amb l'estilet del respecte fratern.

D'improvís, un corteig íntim i senzill irrompent l'entranyable necròpolis de Son Curt, diposità la carrega familiar d'un fèretre dins el qual la senyera i inesborrable



Quadres pintats per encàrrec de l'Ajuntament d'Artà el 1921 com a homenatge al Sr. Rafel Blanes Tolosa i el Sr. Rafel Blanes Massanet com agraïment per la seva iniciativa de fer arribar el tren a Artà. Els quadres es troben al saló d'actes de l'Ajuntament.

figura del preclar D. Rafel Blanes Tolosa, dormia la Pau dels Justos després d'haver marinat sobre la terra l'apetent estàdia de 98 anys.

Les exèquies foren d'una circumspecció exemplar. Arribat l'instant sumne de l'endavallament carejaven les onze del matí i quan el parentat disposava la cristiana sepultura de D. Rafel, el ferrocarril regressant del diari trajecte entre Palma i Artà, un cop encaixonat al bell mig del cementiri i Na Colis, de manera totalment insospitada el xiulo de la locomotora entonà l'última salutació en glòria i acomiat de son artífex: Era com si el bronzit de vapor de sobte havés cobrat la paraula dient:

«Adéu per a sempre, mon pare Rafel».



## La Corredissa

Que l'any 1917, mestre Joan Ferrer Ginard, Sagristà, ensumant que l'obratge de la via i treballs edjacs, eren a punt de convertir-se en realitat, canvià la tarja de «mestre d'obres» per la més suggestiva de «Constructor de vías i Caminos».

Que la xifra de treballadors assolí un muntant de 174 homes.

Que l'amo en Bartomeu Guiscafré Gili, Comuna, guiant la locomotora a fi de distribuir travesses pel tram de Sant Llorenç a Son Carrió, tingué la dissort d'engrunar-se un peu.

Que l'eloqüent Gabriel Ginard, Rei, presagià que el tren vendria anc que els ases ballassin els caputxins.

Que mestre Joan Quetgals Tauler, Butlo, i els fills Joan i Mateu, famosos i enginyosos bastidors del que fos, tingueren la responsabilitat d'edificar l'estació de Son Servera i la tirada que va del tunel de Son Sard a Na Penyal.

Els productors serverins cobraven a Son Servera en dissabte i els artanencs a Artà els diumenges.

Que abans del viatge oficiós del ferrocarril des de Son Servera a Artà, el primer passatger fou en Pedro Sancho, Cusí, junt amb el seu oncle el batle Canals.

Que don Miquel Quetglas, Butlo, i don Guiem Tous, Canals, foren delineants en el nou traçat de la línia fèrria.

Que quan el vent bufava mijorn, el xiulet de la màquina fins i tot era notat al Castellot de Sos Sanxos.

Que l'amo en Simó Jaume, pare d'en Miquel Rater, va ser el conduïdor més òptim de la seva època.

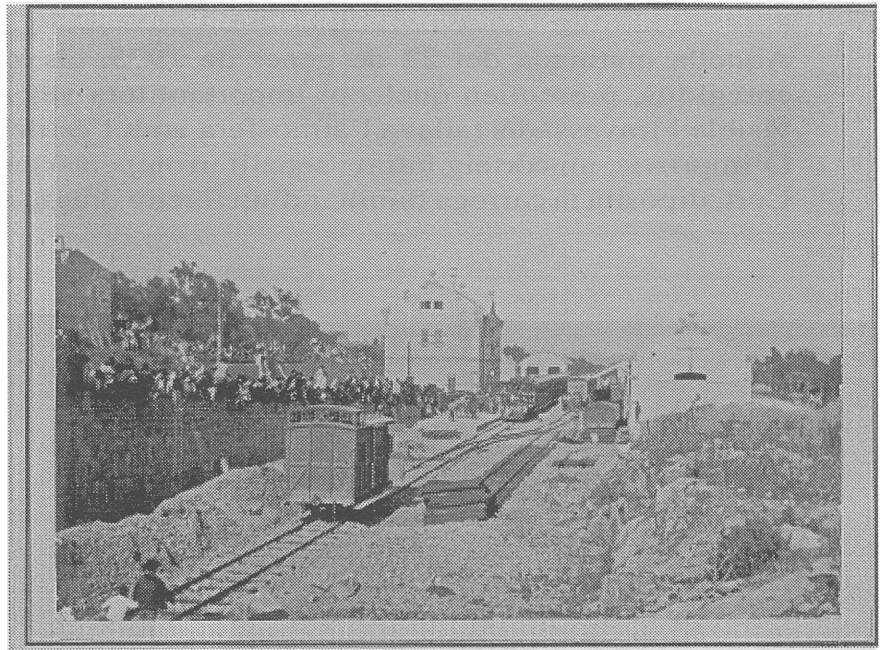
Que el maquinista mestre Antoni Coquer, fou el més destre i puntual dels conductors.

Que en Miquel Gili, Comuna, potser fos el revisor més divertit de la història ferroviària.

Que el capitost d'Estació, l'inoblidable don Toni Villalonga, tots els dies canviava de corbatí.

Que les dematinades i el zel de l'amo en Miquel Carrió, De Son Duc, eren exemplars.

Que en temps del moviment els al.lots aprofitàvem les maniobres del tren, per aconseguir guinavets a base de col.locar tatxes per sobre els rails a fi que el tonatge del comboi les convertís en autèntics objectes tallants. Déu sap les enrabiades que l'amo en Miquel Alzamora, Maieta, agafà davant les



Arribada no oficial del tren a Artà, el 21 de maig, uns dies abans de la seva inauguració (foto cedida per Jaume Guiscafrè)

capbuidades de l'al.lotellada.

Que la gent d'Artà a l'instant en què el tren creuava l'indret del Cementiri, d'anada resava un parenostre i a la tornada una salve a la nostra Patrona. Que tot el combustible que la forja del taller de bicicletes de l'escultor Sarasate cremà, fou el carbó de coc procedent de la decocció sobrant de les màquines.

Que pels traginers artanencs la connexió del tren amb Manacor suposà una malifeta econòmica. Els del transport carreter tiraven tota casta de llàstimes contra el maleït camí de ferro. També l'amo en Tomeu Mangol i en Barruà de Capdepera perderen una bona mamella ja que el transport motoritzat per carretera fins a Manacor, per ambdós representava una font pecuniària important.

Que també fou el final absolut de les diligències.

Que s'ha de saber que en Guillem Artigues, Cantes, l'any 1945 estant de mosso al tren, per carregar un vagó de deu tones d'astelles, l'amo Andreu Mondoi el pagava 12 pessetes.

Que els 56 anys d'existència del nostre ferrocarril està suficientment legitimada amb personatges com l'angelical Jaume Gurries, l'amo en Tomeu Sunyer, en Biel Rei, l'amo en Guillem Ganància, l'amo en Sebastià Jan i el seu fill Damià, en Joan de So Na Sopa, capitosts que foren de

Binissalem i Santa Maria, en Josep Claper administratiu, en Miquel Cirera que estava a Consigna, en Toni Justanó de la Fonda Randa, l'amo en Tòfol del Dorado, l'amo en Toni de s'Hotel Quetglas, mestre Antoni Rei, capataç d'obres i vies, l'amo en Toni Torreta, ex-bombardí de la Banda de mestre Pep Rodríguez i pioner de l'Agència Artà-Manacor i viceversa, en Joan Picó, en Jolià violí i el seu gendre en Miquel Malindro, l'amo en Toni Comuna, pare i fill Toni, l'últim associat amb en Joan de Sa Cova a l'Agència La Unión, Jaume Cabrer, mestre Mateu Garreta i fill Francesc, autors dels transports a domicili, Agencia Levante, Rafel Cinto, l'ambient Serrano, poeta i asidu de ca'n Justaní, els administradors Ramon Soler, Miquel Massot... Els Leus Carter i el Biscuter d'en Pere Moner, en Miquel Genovart i en Damià Estaca de Sa Colònia, l'amo en Rafel Carbona, carter pedànni, el qual cavacant sobre una bicicleta anglesa de «varilles» davallava el Coll de Morell fet el Flaquer dels temps daurats. Els mercaders l'amo en Sebastià Trenta, l'amo en Miquel Baster, l'amo en Llorenç Sua, l'amo en Toni Rai, l'amo en Damià Soller, en Perico Guixó, l'amo en Sebastià Garrova, en Sebastià de So Na Sopa, els comerciants l'amo en Jaume Garamieu, l'amo en Colau Xina, l'amo en Tomeu Sopa, l'amo en Pep de Ses Pepes, en Perico

Guixó del Pontarró, l'amo en Rafel Beca, l'amo en Miquel Aloï, l'amo en Gabriel Moyà i fill Tomeu, en Jordi Escolà (ai aquelles paelletes dels Bars Tebas i Dóllar), els matlers mestre Jaume Corb, l'amo en Miquel Sopa, l'amo en Miquel Massot i després el seu fill Miquel, els quals marcaven preus a Cas Mahonès, dinaven a la Fonda Avenida i prenien cafè al Niza. Els germans Terres, en Jaume Barraca de Capdepera, en Toni Botigueta i en Salvador Marín, xòfers de Ca'n Sard. Els germans Joan, Francesc i Miquel Nonga, el veterà Miquel Alzamora, Maieta, els capitostos de la nostra Estació senyors Fernando Bordoy el qual rebé el tren i sembrà l'araucaria i els pins vers del jardí de l'andana, Joan Noguera, Pedro Roig, d'Inca, fatalment mort en accident de moto, Antoni Villalonga, Israel Sánchez i Josep Jaume, el qual tancaria i rodaria clau. En Damià Oliver, capitost complementari i en Toni Pelat....

Que el celbèrrim vagó de 1<sup>a</sup> classe on viatjava el senyoriu i un llarguíssim llistat de personal del qual deploram la seva exclusió tota vegada que la història general del 75 aniversari, pertany al magnífic treball de recerca efectuat per l'amic Antoni Picazo i Muntaner, bellament incert a l'extra del Bellpuig que ens ocupa.

Que l'amo en Jeroni Cantes, padrí de na Margalida Malindra d'en Miquel Aloï, posava les cadenes de Sa Guixària.

Que cadascun dels pins actuals de Can

Marín, ostenta el vituperable nom d'un enverinat impropèri blasfem. Semblant i reverència és atribuïble a l'autor dels clots de sembradís, tant fou el pedram del subsol a vèncer mentres cavava la clotada.

Que quan les verbenes de les festes patronals de Son Servera, es nolitaven trens a propòsit i de regrés pels voltants de Son Catíu encara teníem temps d'atapar-nos de figues.

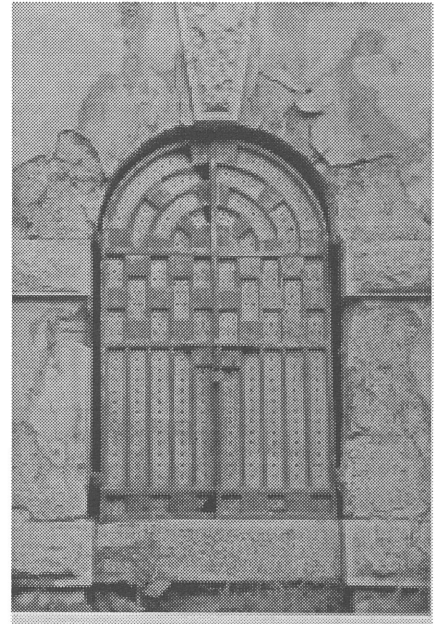
Que el mateix ocorregué l'any 1945 amb motiu del torneig triangular de futbol entre els equips Serverense Descardezar i l'Artà en el que es disputava la famosa «bailarina» i que fou guanyada pel C.D. Serverense que la alineació del carrer Amadeo, l'aljup públic de Na Pati (cantonada d'Amadeo i l'escala gran «antiga manxa de's Tren»), i un tros del mur de Can Marín, és obra del tall de mestre Joan Sagristà.

Que l'escalonada que enllaça amb Amadeo i Llebeig es deu a mestre Tomeu Mangol.

Que el tren transportà personatges tan rellevants com el Conde de Vallengano, el General Weyler, el Bisbe Domènec, l'escriptor i periodista del Diari Balears, el portugués Dos Santos i, com no, la nostra Patrona restaurada. Que a conseqüència que l'explanada del tren era apte per a celebrar-hi corregudes a peu, ciclistes i hípiques, el Cós perdé tot el protagonisme excepte en el trot enganxat.

Que actors i actrius de la volada d'Enrique Guitart, Asunción Montijano, Maria Fernanda Ladrón de Guevara, Tàrsila Criado, Alfonso Candel, Yiyí Fernández, els Beneyto, Fernando Beut, Estrellita de Palma, El Circ Hernán, els cantants Joan Nadal, Oscar Pol, Conchita Artiera, i en Bonet de San Pedro y los de Palma, en Miquel Vidal Rat, periodista del Diari Balears, de quan la companyia Educación y Descanso venia a fer Sarsuela al Principal. La Companyia Ruíz de Alarcón, Parida i motllada per Serafi Guiscafè. És ben pot dir que ells d'alguna manera empraren el tren com a mitjà de transport.

Que el singular edifici de ca don Rafel Blanes des Tren, fou edificat per mestre Joan Quetglas Tauler, Butlo, per encàrrec de don Venàncio Recio. Resultà que els fills de mestre Joan Butlo l'amo, en Pep i mestre Joan, hi tenien un solar per hom, en dos solars foren comprats directament per don



Cisterna situada al front de l'estació d'Artà

Venàncio a fi de donar més cabuda als jardins.

Que d'Artà al final del túnel de Son Sard, mestre Mateu Claret va prendre la subhasta per empresea.

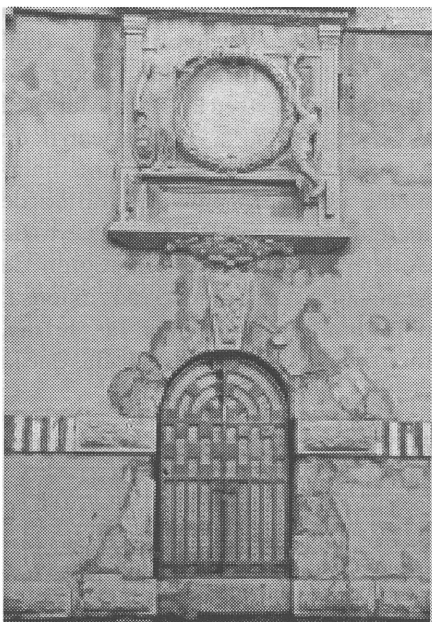
Que a partir de dit túnel i fin a Na Penyal el contractista fou mestre Joan Queglas Tauler i fills Joan i Mateu.

Que els peninsulars coneguts com els Murcians, obrejaren des de Son Servera al túnel de Sant Llorenç. Després emprendien les tasques de construcció de la nova carretera de Son Servera fins damunt el Coll del Vidrier.

Que mestre Joan Sagristà acometè l'últim tram del Coll fins a Capdepera. Que seguiríem estaranyinant la protohistòria ferroviària, però per acabar les teranyines res millor que matar les aranyes.

Que per endavant i de bon grat, acceptam el ruixat de puntualitzacions pels quens suscrits. Som mortals i errables. No en mancària d'altra. Això no obstant, de tot cor voldríem que els puntualitzadors pensin que les cites són extrems de les giragonses del nostre fal·lible cervell. Gràcies.

**Toc de cridada:** Bellpuig, després d'haver madurat la figa considera escaient que l'entrevista concedida per Bàrbara Juan Dalmau, madona Pelada, es publiqui amb més espai i tranquil·litat en el proper número de Bellpuig.



Conjunt cisterna davant l'estació



## Les dificultats del projecte\*

Per Isabel Moll i Blanes  
Universitat de les Illes Balears

Els processos que hi ha darrera tot fet o aconeteixement, independentment de la seva suposada rellevància, constitueixen una de les preocupacions dels historiadors. L'arribada del tren a Artà va ser un aconeteixement força rellevant per Artà, també per San Llorenç, Son Carrió, Son Servera, i, indirectament, per Capdepera i Cala Rajada. La celebració del 75 aniversari d'aquesta arribada, a un moment en que el servei ha desaparegut, planteja moltes qüestions en relació al procés que va fer possible aquest aconeteixement. El quant ja ho sabem, ara bé el perquè i el com ho hem d'investigar.

De l'arxiu particular d'una de les persones que més varen treballar per poder aconseguir l'arribada del tren a Artà -el meu avi Rafel Blanes i Tolosa-, he seleccionat una sèrie de documents que ens ajudaran a aclarir un poc el perquè i el com d'aquest aconeteixement. Es tracta per una part de l'avant projecte de la línia, i de l'altre d'una sèrie de cartes enviades per diverses entitats i personalitats en resposta a les sol·licituts fetes per Rafel Blanes amb la finalitat de que s'aprovés el projecte de construcció del ramal de ferrocarril entre Manacor i Artà. Es un conjunt de documents que ens permetran conèixer alguns aspectes del com es va aconseguir l'extensió de la línia de Manacor a Artà.

L'avant projecte fou presentat l'any 1914 per l'enginyer senyor Joan Malberti. Es un document que consta de tres parts: una Memòria, els plànols i el pressupost. Com a primera referència es manifesta que «el ferrocarril secundario con garantía de interés de Manacor a Artà se incluyó en el Plan General de los del Estado según puede verse en el Apéndice de la Ley de 29 de Marzo de 1908». Els batles dels municipis afectats - Manacor, San Llorenç, Son Servera, Artà i Capdepera - presentaren el 27 de Novembre del 1913 una instància al ministre de Foment perquè ordenàs un concurs de projecte per la construcció d'aquest ramal. La petició fou rebutjada per una Reial Ordre de 26 de Març de 1914, al·legant, entre altres raons, no comptar amb crèdit al pressupost per poder ho fer. L'encàrrec



Acció número 1156 per valor de 250 pessetes dels ferrocarrils de Mallorca (cedida per Jaume Casellas)

es va passar al senyor Malberti, el qual el va presentar el 4 de Juny del 1914.

A la Memòria s'exposen les característiques tècniques que exigia la construcció d'aquesta obra -com l'ample de la via o els problemes de curves i rasants-, una minuciosa descripció del trenat amb les dificultats que presenta l'orografia de la comarca, i la justificació de l'inversió -amb un pressupost de 4.478.236'88 pts.- pel tràfic i el rendiment que aquesta línia generaria. Com a referència d'aquesta justificació es comparà el ferrocarril de Palma al Port de Sóller i la futura línia de Manacor a Artà. Com indicadors, per una banda els habitants de les respectives contrades que apareixen al cens realitzat el 31 de desembre del 1910, per l'altre el valor de la contribució per riquesa rustica i urbana de cada municipi el 1914, d'acord amb el que mostra el quadre següent\*\*

A la Memòria es diu que el comerç de Bunyola i Sóller (importacions i exportacions) es fa majoritàriament per Palma, amb una part via Port de Sóller, mentre que el comerç dels pobles que es serviran del ferrocarril de Manacor a Artà es fa totalment per Manacor perquè a la comarca no hi ha cap port habilitat com el de Sóller. La contribució que paguen els municipis de Llevant es molt superior a la de Sóller i Bunyola, i també tenen un major numero de habitants, la qual cosa permet afirmar que: ... como la riqueza principal en la Isla de Mallorca es la Agrícola, ... el ferrocarril de Manacor a Artà ofrecerá inmediatamente más del doble del tráfico de mercancías que el Palma al Puerto de Sóller, puesto que en la región de Manacor a Artà, mucho más extensa, abundan también más las leñas, mármoles y mercancías pesadas que la

Poblacions	Habitants (31-12-1910)	Valor contribució (1914), pts.
1-Bunyola	2.407	28.963,67
2-Sóller	9.828	27.731,55
<b>Total 1 i 2</b>	<b>12.325</b>	<b>56.695,22</b>
3-San Llorenç	2.920	28.430,89
4-Son Servera	2.696	21.821,64
5-Artà	5.769	50.007,00
6-Capdepera	2.900	18.148,69
<b>Total 3 a 6</b>	<b>14.285</b>	<b>118.408,22</b>

zona de Palma a Sóller»

Però de la presentació d'aquest projecte a l'inauguració de la línia pasaren set anys. La correspondència sobre la construcció del tren mostra que la Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca hagué de passar per damunt una sèrie de dificultats. Es poden destacar dues; la primera d'ordre administratiu, aconseguir la aprovació del projecte; la segona d'ordre personal, les protestes dels propietaris per l'expropiació de terrenys.

A una carta particular del Ministro de Fomento al senyor Eduardo Dato (aleshores President del Consell de Ministres), amb data de 25 de Novembre del 1913 es diu el següent:

«... Pasado el asunto a informe del Consejo de Obras públicas, este Centro informa que bajo el punto de vista técnico y económico no encuentra motivos para trasladar al plan estratégico el secundario de Manacor a Artá ... Esto no obstante me propongo dedicar a este expediente especial y preferente atención, en vista del interés que para esas corporaciones reviste este asunto y del que V.me manifiesta»\*\*

El mateix Ministre de Foment, a una carta de 24 de maig del 1915 dirigida al Ministro de la Gobernació, senyor Sánchez-Guerra, comunica que:

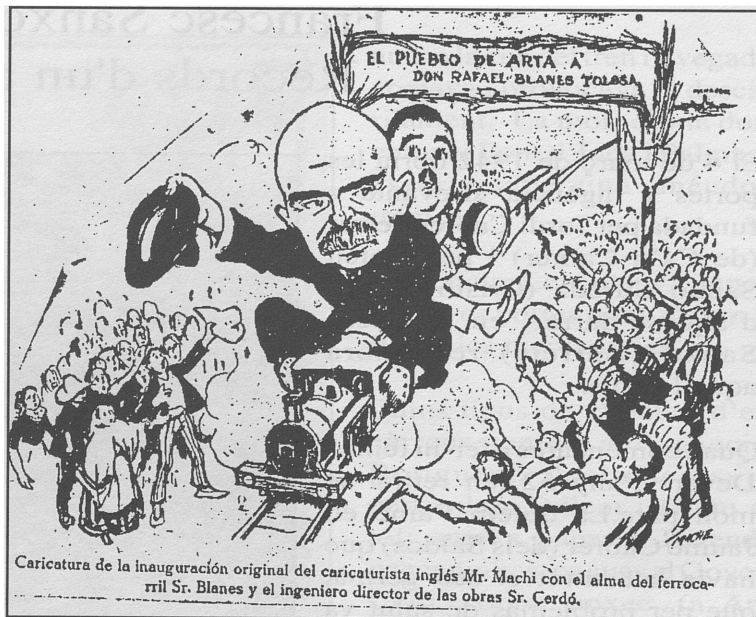
«Tengo el gusto de participar a V. que he aprobado el proyecto del ferrocarril de Manacor a Artá, presentado por el Sr. Blanes y que V.me tiene tan recomendado»

Es a dir, varen necessitar dos anys per aconseguir el permís. Foren moltes les persones i les institucions que ajudaren. Basta, com exemple, recordar que al Plànol del Ferrocarril regalat a l'Ajuntament d'Artà hi figuren els noms de tots els que hi varen col·laborar. En primer lloc la pròpia Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca i el Crèdit Balear. Segueix la relació amb la Infanta Isabel, tia del Rei Alfons XIII, Presidents del Consell de Ministres (senyors Dato i Maura), President del Congrés de Diputats, Ministres i ex-Ministres, Diputats a Corts i Senadors del Regne, els Ajuntaments de la Comarca i també el de Palma, Bisbes de Mallorca (Campins i Miralles), i un especial reconeixement a la Premsa.

La transcendència del fet va ser reconeguda de forma general, malgrat que les dificultats haguessin estat nombroses. Un bon exemple d'aquesta transcendència és una carta escrita des de Cuba el dia 30 de Maig del

1921, dirigida al senyor Blanes:

«Habiendo recibido el período titulado «LLEVANT» de ese pueblo, y habiendo visto en él la gran fiesta que se desea hacer por suscripción popular el día de la inauguración de los Ferrocarriles, los que a una hoja adjunta suscribimos, teniendo amor a ese pueblo y reconociendo las simpatías por el fin que se persigue, hemos tenido a bien contribuir con nuestra ayuda, para la celebración de las mencionadas fiestas» Enviaren 1.217,85 pts. Eren 32 persones de la «Fabrica de Ladrillos Toledo»



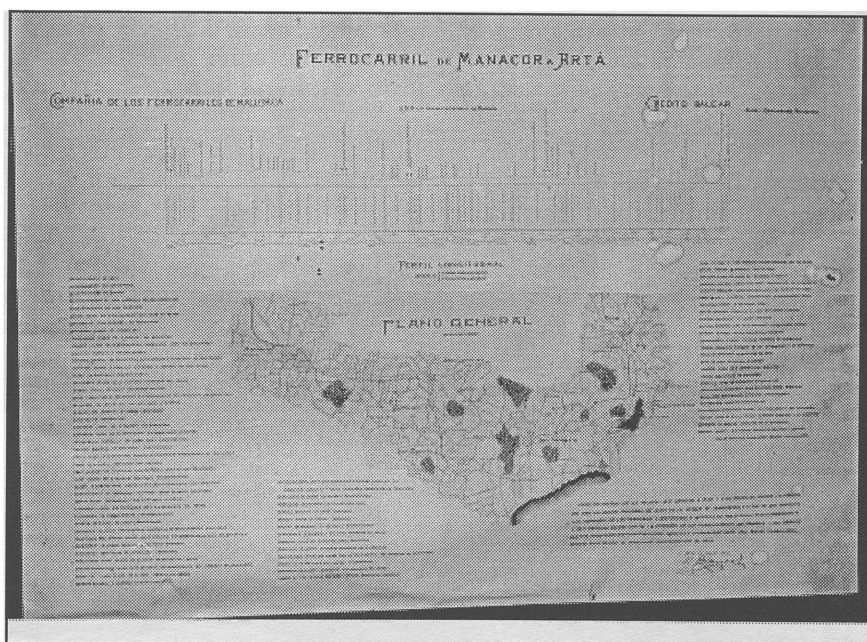
Caricatura de la inauguración original del caricaturista inglés Mr. Machi con el alma del ferrocarril Sr. Blanes y el ingeniero director de las obras Sr. Cerdó.

(cortesía de Isabel Moll Blanes)

propietat de la societat Ferrer-Massanet, situada a Marianao a la Habana. Tots, menys un, eren artanencs.

\* (Tota la informació que es dona a aquest escrit procedeix de l'arxiu particular del senyor Rafel Blanes i Tolosa).

\*\*Dades procedent d'una copia del Ante proyecto de Ferrocarril secundario de Manacor a Artá en la Isla de Mallorca... que es troba a l'arxiu del senyor Rafel Blanes i Tolosa.



Plànol general del recorregut del tren Manacor- Artà i perfil longitudinal. Als marges hi ha anotades les entitats col·laboradores del projecte, així com dels particulars. El plànol fou cedit el 1921 pel Sr. Rafel Blanes Tolosa a l'Ajuntament.



## Francesc Sanxo, Garreta Records d'un agencier

per Mateu Sanxo

El 4 de març de 1942 obrí les portes l'«agència «Levante» fundada per Jordi Cabrer Ferrer (de Ca'n Cabrer) i per Mateu Sanxo Sureda (Cristo). El fill d'aquest darrer, en Francesc Sanxo (Garreta) rememora aquell temps.

Quan començares a fer-hi feina? Devers l'any 52, en retirar-se mon pare. La duíem l'amo en Jaume Cabrer (dels Saldos) que havia substituït el seu germà, que per problemes de salut va haver de deixar el negoci, i jo.

L'agència la duíem amb el tren, no és així? Sí, tots eis qui tenien agència en aquell temps era a través del tren. Aquí a Artá hi havia la de l'amo Antoni «Comuna» i la nostra.

Com era el tren d'aquell temps? Una màquina de vapor que estirava vells vagonets. A les quatre del matí l'amo en Miquel de Son Duc s'aixecava per anar a pegar foc a la caldera de la màquina. Era un tren que de tant en tant s'espetllava i que en algunes ocasions s'aturava per falta de carbó. Llavors havien de fer servir les travesses velles



Descarrilament del tren prop de Son Servera el 29 de desembre de 1961. Hi podem veure entre d'altres, en Francesc Sanxo amb gorra i maletí i l'amo en Julià Seguí, a l'esquerra.

de la via per donar foc a la caldera i tornar a partir.

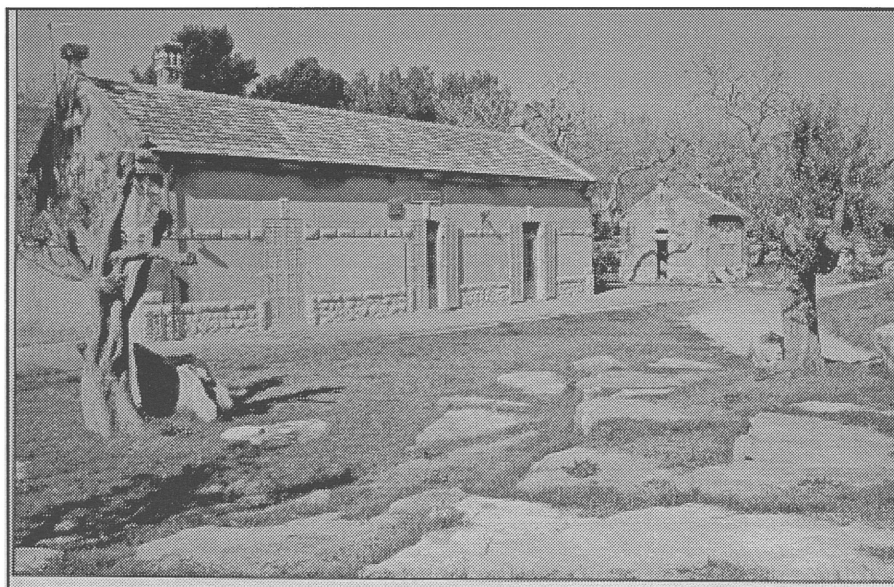
A quina hora partia el tren? A les 6.35 del matí i arribava a Palma sobre les 9.40.

Quins preparatius havíeu de fer abans de partir? Ens turnàvem. Anàvem a Palma un dia perhom. El qui no hi anava s'aixecava a les 5.30 i anava amb el carro i la bistia a cercar

els «bultos» de «palmito» de ca N'Aloi, de ca na Coloma Roja, de ca Na Sopa o de ca N'Aurelio. Aquests «bultos» les dúiem a Palma i els entregàvem a grans transportistes (ca'n Pons o la Veloz) que les donaven sortida cap a la Península. Omplíem un vagó just de «palmito». La menudència, els particulars la duïen el vespre abans a la cotxeria de l'agència, al carrer Antoni Blanes.

A quina hora tornava a partir el tren de Palma? A les 14.25, així que teníem poc més de quatre hores per a fer totes les comandes. Teníem un camioner llogat que duia els «bultos» de «palmito» a ca'n Pons o a la Veloz; un home amb una bicicleta que feia eis encàrrecs de l'exterior de Palma i un altre que anava a peu a fer les comandes del centre de la ciutat, a més d'un de nosaltres, el que baixava d'Artá, que feia el mateix que aquest darrer.

A quina hora tornàveu a Artá? A les 17.30. Després havíem de repartir el gènere duit de



Estació de Son Servera en l'actualitat.



Una altra foto del descarrilament

anar a la cua del tren i a vegades coejava i provocava el descarrilament. La mort d'una dona entre el Pont d'Inca i Palma va esser també una anècdota trágica.

L'agència Levante va tancar les seves portes quan el tren va llevar les mercaderies.

Quins tipus de clients i d'en-càrrecs tenieu a l'agència? Botiguers, "palmiteros", i particulars Dúiem i féiem de tot: anar a pagar a Hisenda, pagar multes, pagues al Govern Civil, cobrar unxec, (a Artá encara no hi havia bancs), dur loteria, anar a cercar medicaments que aquí no n'hi havia, dur un casc d'arangades, revelar fotos, sacs de resina d'en Jordi Pistola que dúiem a en Cortés del carrer del Sindicat, canastros de fruita de pagesos que els duiem al «frio» i els conservaven allà fins a Nadal, etc.

Palma amb les bísties i una pila mig a les fosques, fins a les nou o les deu. La temporada de pebres i albergínies (no hi havia magatzem de verdures a Artá) els botiguers ens encarregaven que duguéssim covos de pebres i albergínies que compràvem a la plaça de les verdures de Palma, i que una vegada aquí havíem de desglosar: 50 kg per

aquest, 30 per aquest altre... una feinada.

Recordes alguna anècdota? Les anècdotes més significatives eren els descarrilaments del tren. Jo en vaig veure 7 ó 8. El vagó de les mercaderies solia



Un grup de curiosos i curioses mirant com varen quedar les vies i els vagons.

Israel Sánchez en servei de cap de la nostra estació. Una imatge amb poques possibilitats de tornar-la veure.

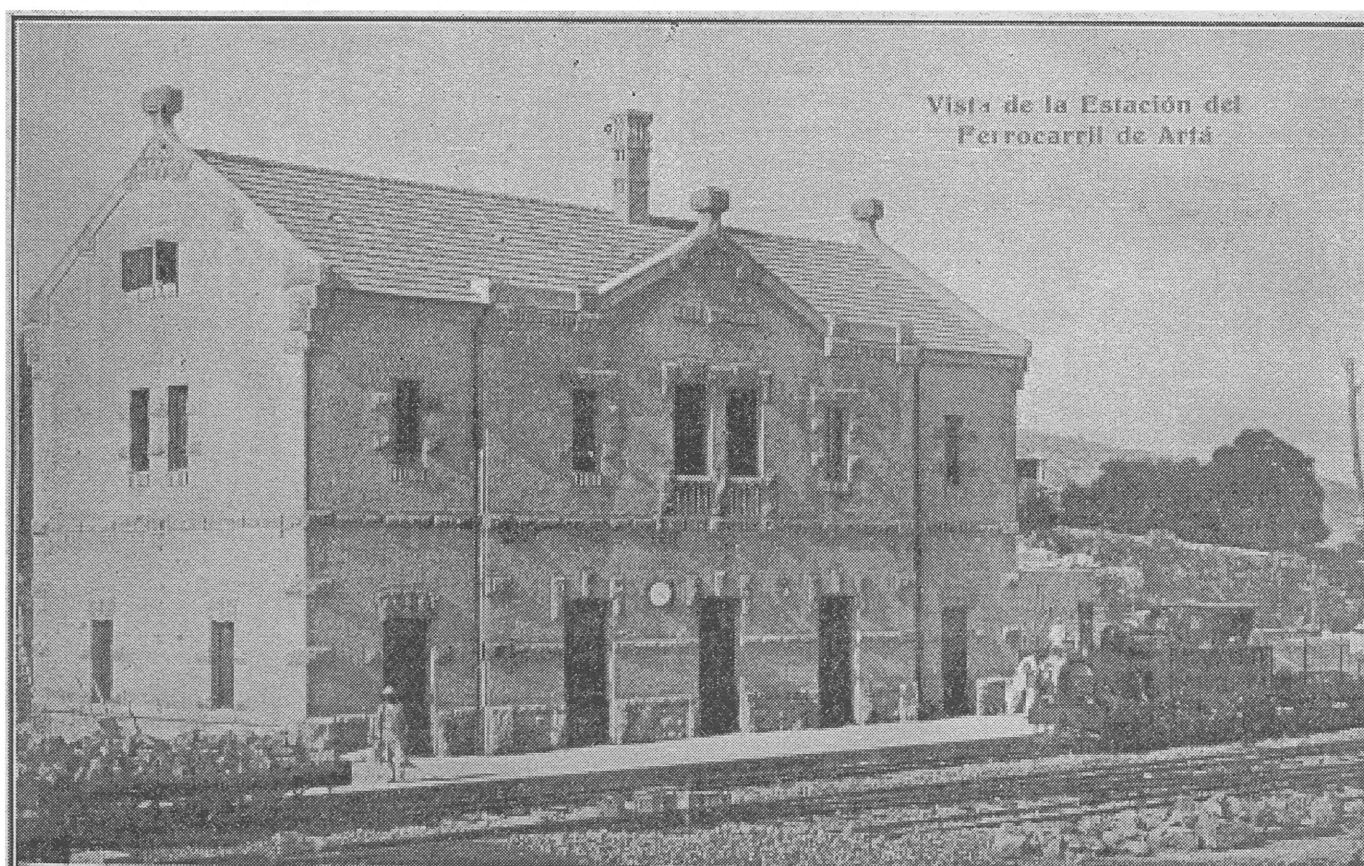




# 25 ANIVERSARI DE LA VINGUDA DEL TREN



Dues instantànies de la festa del 25 aniversari de l'arribada del tren a Artà

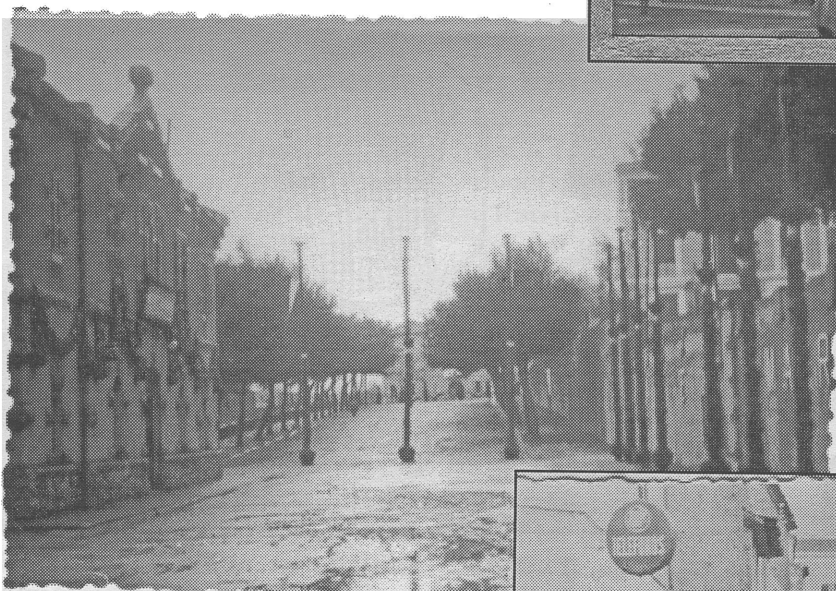


# DIADA DELS FERROVIARIS A ARTÀ EN HONOR DE LA SEVA PATRONA, LA VERGE DE SANT SALVADOR

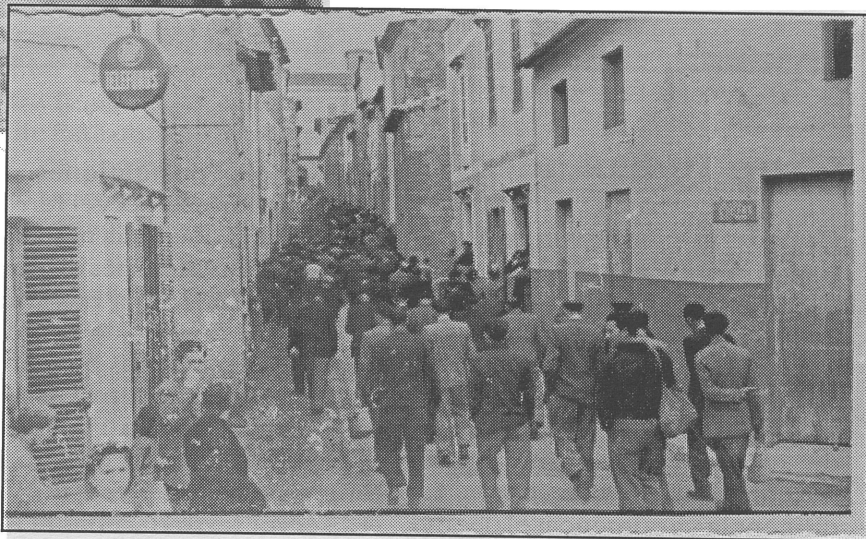


L'estació engalanada per rebre els ferroviaris. Es distingeix el cartell "FF.CC. de Mallorca a la Virgen Peregrina"

(Ambdues fotos cedides per les germanes Terrassa, a) Butles)



Perspectiva del passeig del tren des de l'estació al quarter. Al mur de la cisterna hi havia la frase "Ave Maria" amb lletres d'un metre d'altura.



Pujada dels ferroviaris pel carrer d'Antoni Blanes. Es poden veure els ròtuls de "Telefonos" de Ca Na Metxa i a l'altra banda "A las Cuevas".

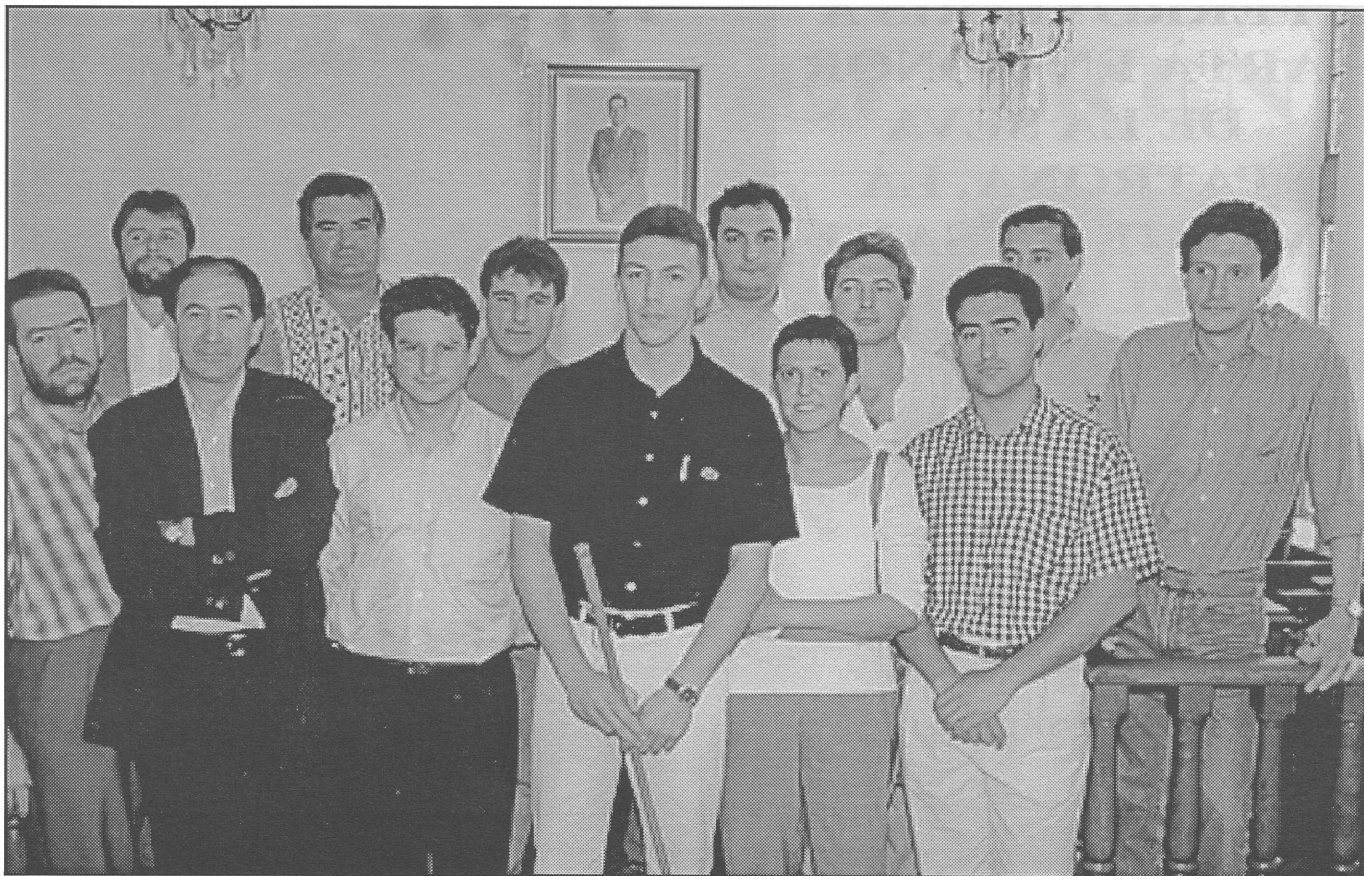
(Fotos de l'arxiu de Sant Salvador)



Arribada dels visitants i autoritats a Sant Salvador.



## Opinions dels nostres grups polítics



### Grup Independents

#### Com definiríeu la venguda del tren a Artà l'any 1921?

Degué ser una oportunitat històrica. En aquell temps era un mitjà de transport modern i ràpid que obria les portes del trànsit de les persones i del tràfic de mercaderies d'una forma desconeguda fins aleshores. La diligència va començar el declivi i durant uns anys va ser la porta de comunicació entre el poble i la resta del món. Anar a Palma va passar a ser com ara és anar a una fira de Barcelona o Madrid: una possibilitat real i assequible. Ens costa imaginar com devia ser l'aïllament que el tren va començar a rompre. A Mallorca la incomunicació entre els pobles era superior a la distància. El tren va fer més gran l'espai de relacions.

#### Quina impressió vos va fer la suspensió de la nostra línia ferroviària?

Ara ja podem haver superat

les visions nostàlgiques. Quan suspengueren el servei ferroviari feia ja anys que tenia mala ferida, perquè s'havia suspès el transport de mercaderies, s'havien modificat els horaris de servei i no resultaven atractius per a l'usuari... Però hi havia altres motius de més pes, a més de l'invocat per FEVE que adduïa que el servei era ruïnós perquè no s'utilitzava. El servei ferroviari havia arribat a ser antic, incapaç de competir, per exemple, amb el transport per carretera. Anar a Palma en tren requeria una hora més que anar-hi amb autocar, i era més incòmode. Les necessitats socials canviaven i el tren no canviava amb les necessitats. Per altra part ningú no devia preveure el que finalment ha passat. Abans de suprimir la línia d'Artà, havien suprimit la de Santanyí, que hauria estat, anys després, una autèntica mina d'or perquè hauria pogut ser la connexió amb l'aeroport i un tren de rodalies per a tota la part oriental de la

badia de Palma. Mai no es va tenir un pla d'adaptació de les línies a les noves necessitats. Es va tallar la connexió amb el port de Palma. El tren arribava a Sa Pobla, però no a Alcúdia. Arribava a Santanyí, Felanitx, Manacor i Artà, però no a la costa. El tren era antic, como ho era la societat. És possible que el transport per carretera, en mans d'empresaris privats, fos més dinàmic i sapigués preveure millor la possibilitat del negoci que és avui. Un tren pensat per a una societat molt distinta necessitava una adaptació important amb un cost brutal. Era més atractiu desfer-se'n: vendre terrenys, edificis i el ferro de les vies.

#### Creis convenient que tornàs a Artà i en quines condicions?

Convenient? Ni convé ni deixa de convenir. Possible? Segurament no. Parlam de tren en condicions, no de succedanis com un eventual tren turístic

fins a Cala Millor, per exemple. Les condicions haurien de ser de bons serveis, de bons vehicles, ràpids i que comunicassin molts d'indrets, els primers de tots ports i aeroport. No es pot pensar, per tant, que el tren arribi a Artà, sinó si a Mallorca és factible, avui en dia, implantar un servei ferroviari d'abast illenc. El Govern Balear parla d'autopistes i de millora de la xarxa vial, però no diu res de noves línies de tren. La inversió, que hauria de ser pública, seria brutal i si es disposàs del capital necessari, segurament s'invertiria en altres necessitats més urgents i que no estan ateses, com sí que ho estan, per l'empresa privada, el transport i les comunicacions. El tren, ara per ara, ja només serà història on no és present, com la línia d'Inca. Els canvis que s'haurien de donar a la societat de forma intensa (p. e., un increment poblacional, un col.lapse permanent del trànsit per carretera o un encariment dels combustibles) no semblen probables, almenys en un termini mitjà.

En qualsevol cas, el que sí creim convenient és lluitar per la rehabilitació i condicionament de la infraestructura que els trens ha deixat, la recuperació de l'edifici de l'estació i tota la seva àrea d'influència. Fins i tot la recuperació de la línia fins a Son Servera com una via d'enllaç turístic... El revertiment d'aquestes instal·lacions en benefici del poble sí que és un objectiu per assolir.

## P.S.O.E.

1.- És prou clar que va ser la culminació d'un projecte de gran envergadura i la planificació d'una xarxa de transport i distribució de mercaderies, connectant CIUTAT I ARTÀ en un temps que no era gens fàcil el trasllat de persones en grup, i per altra part, va obrir un gran ventall de possibilitats d'uns contactes per dinamitzar l'eco-

nomia artanenca, cosa sempre benvolguda per tots i agraïda sigui el moment que sigui.

Aquest fet tan important ocorregut ara fa 75 anys, és una prova més de la inquietut que sempre demostram els artanencs com a col·lectiu per lluitar per aconseguir aquelles mancances que creim bàsiques pel benestar i ésser capdavanteres en tot allò que creim beneficis.

Cal recordar les inquietuts i els esforços de la família BLANES i molt concretament a RAFEL BLANES TOLOSA com també aquelles persones que en una tasca fosca i anònima, però al mateix temps imprescindible per a l'arribada del tren a ARTÀ. A tots MOLTES GRÀCIES.

2.- La suspensió de la línia, no hi ha cap dubte que va ser una mesura sencillament trista i llastimosa políticament no acceptada, al manco rebutjada en tots els sentits.

No volem entrar dins una discussió centrada a l'any 1972, data en que es va suspendre la nostra línia. Quan un transport públic està consolidat, com és el tren, cal potenciar-lo, idè en aquest cas feren tot el contrari. Era el final d'una etapa negra, per això deduïm que es va prendre aquesta desició nefasta no tan sols per ARTÀ, també per tota la comarca i l'illa de Mallorca.

Les autoritats que prengueren la desició és clar que no tengueren la visió de futur prou clara, a la data d'avui, any 1996, està funcionant Palma-Inca i Palma-Sóller i es demanda una nova línia Palma-UIB o Palma-S'Arenal.

La desició de suprimir la línia va suposar afavorir transports alternatius molt més àgils i ràpids, ja que el tren havia quedat obsolet provocat per la mateixa administració.

3.- Tot el que sigui públic és molt convenient, el tren també. El tema més preocupant és com ha d'arribar i quines són les possibilitats reals que té actualment.

Les possibilitats són escasses tal com es plantejen les directrius del Govern Conservador del P.P. De cada vegada més va eliminant els serveis públics i per altra cantó potencien el tema de les privatitzacions que és la seva manera d'actuar.

Per noltros el tren ha de ser àgil, còmode, ràpid, segur, etc. etc.

## PARTIT POPULAR

1.- Me imagin que fou una fita històrica. A principis de segle el tren va suposar la major obra de infraestructura civil que es va realitzar. Si analitzàssim el cost i els mitjans que s'empraven, supòs quedaríem astorats.

2.- Degué ser un fet que va produir tristesa per els artanencs. En aquells moments el transport privat no estava tan consolidat com hi està actualment i això va suposar una dificultat per a la mobilitat de persones i mercaderies.

3.- Sempre és convenient tenir alternatives de transport públic que enllassin els municipis de la part forana amb els nuclis centrals com és Palma. Pens que a l'actualitat les condicions de viabilitat del projecte de tornada potser passen per, a més d'ésser un mitjà de transport de mercaderies i passatgers, per ser un atractiu turístic per als visitants i turistes de les illes.

El tren hauria de plantejar-se com una oferta turística que servís d'enllaç entre Palma, el Pla i el Llevant, i que fent el recorregut del trajecte, poder contemplar la diversitat de paisatges que ofereix la nostra illa.

Les anàlisis econòmiques no són gaire favorables. Per exemple, el tren d'Inca amb un volum de 1.500.000 passatgers/any, té unes pèrdues de 400.000 milions de ptes./any.

És a dir, convenient ho és, però rentable...?



## Els pobles veïns participaren de la festa

Arel de l'arribada del Ferrocarril a Artà, els pobles veïns de Capdepera-Cala Rajada i Son Servera, aleshores molt vinculats a Artà, es feren eco de la gran festa artanenca celebrada amb tota la pompa mai viscuda. Així tenim que, a la publicació del periòdic artanenc «LLEVANT», a la qual hi col·laboraven els pobles veïns anomenats, es feren eco d'aquesta efemèride publicant les seves opinions i els desitjos dels gavellins de que el traçat de la línia arribàs un dia a Cala Rajada. Als arguments de Sant Antoni, tant de Capdepera com de Son Servera, els glosadors es vessaven en alabances al nou mitjà de comunicació amb la capital. En varen insertar unes quantes gloses que per la seva importància recordam:

No val tant lo que costà  
com lo que hi hagué d'alegria  
es poder dir que sa via  
i es tren ja tenim a Artà,  
a setze de juny arribà  
just an es fí de migdia.

Duia sa fetxa d'Artà  
i sa màquina enflocada  
música d'inca i de Palma  
i tota amb una es juntà  
partí pes poble a tocar  
fins que va ser a la Sala.

Quan es tren arribà a Artà  
que entrà dins s'Estació  
molta generació  
l'esperava per allà,  
i quasi tothom va exclamar  
visca don Rafel Patró.

Aquesta festa la glos  
perquè va ser nomenada  
sa màquina arribà adornada  
de banderetes i flors,  
dins Artà varen fer gros  
cap divertiment faltava.

A les quatre es principal  
viatge es fer aquest dia  
amb sos Jefes de sa via  
declarant es seu causal  
companyats des General  
i el Senyor Bisbe hi havia.

Sa Marxa Reial tocaren  
i daren s'exaltació  
i tots en formació  
amb un moment sa posaren,  
partiren i visitaren  
la Verge del Salvador.  
(De l'argument de Mateu Riera  
(a) Mulinet, d'Artà.

Els gavellins insertaren del seu  
Argument:

Quan es tren va venir a Artà  
una gran festa se fer  
entre noltros qui pogué  
la va voler celebrar,

si Déu ho vol, dia vendrà  
que tots la farem també.

Afegien:

Per tal asunto tractà  
va venir una comisió  
la companyia es millor  
element de dins Artà,  
gran interès demostrà  
per sa nostra població.

Don Rafel Blanes vengué  
amb sa seva companyia  
'per parlar sobre sa via  
i lo que haviem de fer,  
aquest senyor mos digué  
que per ell influïria.

### Crònica de Capdepera al «Llevant»

Entre altres coses deia:

Fa una temporadeta, com segurament recordaran els nostres lectors gaballins, que a la Casa consistorial d'aquest poble, tengué lloc una reunió on hi assistiren les forces vives de la població i algunes persones de relleu de la vila d'Artà, entre elles el nostre bon amic D. Rafel Blanes Tolosa el qual parlà llargament sobre la millora per noltros tan desitjada: la venguda del tren a Capdepera, del qual senyor en quedàrem contentíssims, agraïts i entusiasmats per les seves atencions vers del nostre millorament i progrés, com és una obra de molt de

## PROGRAMA DE LAS FERIAS Y FIESTAS EN ARTÀ

que con motivo de la inauguración del Ferrocarril Manacor-Artà han de celebrarse en este pueblo los días 16, 17, 18 y 19 de Junio de 1921

**Día 16 a las 4 de la tarde.**—Llegada del tren inaugural e invitados de Palma, a los cuales recibirán las Autoridades y pueblo de Artà con acompañamiento de música.

Repique general de campanas y suelta de palomas.

Tedeum en la iglesia parroquial y Salve en el Oratorio de la Virgen de San Salvador.

Lunch en la Casa Consistorial, obsequio del Ayuntamiento a las Autoridades de Palma, Compañía de Ferrocarriles y demás invitados.

Homenaje a don Rafael Blanes y despedida de las Autoridades en la estación.

De 9 a 12 noche.—Iluminación, música en distintos catafalcos y disparo de fuegos artificiales.

**Día 17.**—A las ocho de la mañana.—Pasa

calles por las músicas y reparto de bonos a los pobres en la Casa Consistorial.

A las 10.—Misa Pontifical en la iglesia Parroquial, predicando el M.<sup>l</sup> Sr. D. Antonio Sancho.

A las 3 de la tarde.—Carreras de hombres y bicicletas, en la estación, con importantes premios.

A las 5.—Certamen musical en la plaza del Conquistador y disparo de fuegos japoneses.

A las 9 de la noche.—Baile y cine al aire libre en la citada plaza.

**Día 18.**—A las 9 de la mañana.—Pasacalle por las músicas y acompañamiento de Autoridades locales al Oratorio de San Salvador.

A la 1 de la tarde.—Banquete en honor de D. Rafael Blanes Tolosa.

A las 4.—Descubrimiento de una lápida en

la Estación, y seguidamente declaración de Hijos Ilustres con discursos biográficos en el Teatro Principal.

A las 7.—Concurso de carrozas con acompañamiento de gigantes, cabezudos, *cossiers* y *capalleis*, que recorrerá las calles de Batlessa, Palma, Mayor, Rocas, Monserrat Blanes y Plaza del Conquistador. Se concederán premios.

A las 10.—Música y disparo de fuegos artificiales en la Plaza del Conquistador.

**Día 19.**—A las 9 mañana.—Llegada de las motocicletas que tomen parte en el concurso organizado por Club Automovilista de Palma.

A las 9 y media.—Llegada del tren que conducirá a todo el personal franco de servicio de la Compañía de ferrocarriles, y seguidamente, acompañamiento con música a la Iglesia.

A las 10.—Oficio funeral en sufragio del alma de D. Rafael Blanes Massanet, costeador por los empleados de la citada Compañía.

A las 3 de la tarde.—Grandes carreras de caballos en el hipódromo de las Fontanelles (Carrossa) (El detalle de estas carreras véase en las págs. 19 y 21).—*Premios 5000 Ptas.* A las 9 noche.—Retreta por las músicas y cabalgata con antorchas que recorrerá las mismas calles que el concurso de carrozas.

A las 10.—Disparo de un gran castillo de fuegos artificiales, en la plaza del Conquistador, y traca final.

Observaciones.—Se invita al vecindario a que adorne las fachadas, a cuyo fin la Comisión acordó la concesión de premios.

Habrà trenes extraordinarios. No se cobrará arbitrio municipal alguno por el ganado que se presente en la Feria.

**PROGRAMA OFICIAL**  
de los festejos organizados por el  
**AYUNTAMIENTO DE ARTÀ**  
los días 16, 17, 18 y 19 Junio de 1921

CON MOTIVO DE LA INAUGURACIÓN DEL  
**Ferrocarril de Manacor a Artà**  
Y COMO HOMENAJE A  
**DON RAFAEL BLANES**

Programa editado en los Talleres Gráficos de la Empresa SOLER

treball com la realització del dit ideal.

Presentat el pla a Madrid, pareix que sortiren algunes dificultats al'aprovació per separat del tros de via de Cala Rajada a Artà, però gràcies a la intervenció de

D. Rafel es creu que tot se solucionarà.

Però mai els gavellins veren realitzat dit projecte. Es veu que el camí fins a la mar haviad'esser molt costós i tant D. Rafel com a Madrid varen desestimar la

idea. Segur que si no torna el tren a Artà, manco arribarà a Cala Rajada. Els temps han canviat i els plans ferroviaris també. Sols un canvi radical al nostre país pot fer el miracle, i avui sembla del tot impossible.



**Bellpuig**

ARTÀ



**Revista quinzenal**

Num. 553, desembre 1996

**Redacció i Administració:**

Rafel Blanes, 10 - Artà. Apartat nº 96

Tel. i Fax 83 50 33

(contestador automàtic)

**Dipòsit legal: PM 57-1969**

**Imp.: Tirrena S.A. (Manacor)**

c/ Pintor Gris, 2 tel. 55 52 12

**Han col.laborat en aquest número:**

Jaume Alzina  
Guillem Bisquerra  
Pere Brunet  
Sebastià Carrió  
Nicolau Casellas  
Jesús García  
Pere Ginard  
Isabel Moll  
Miquel Pastor  
Antoni Picazo  
Mateu Sanxo

Grup d'Independents  
d'Artà  
P.S.O.E.  
Partit Popular

**L'han maquetat:**

Rafel Carrió  
Climent Obrador  
Rafel Pérez  
Antònia Vives





Una panoràmica digne d'esser insertada encara que no sigui de la nostra contrada. Era una arribada del tren a l'estació d'Inca on qui més qui manco solia fer una escapadeta al kiosquet a comprar-hi unes galletetes d'Inca o qualche garapinyat. Actualment i malgrat el nostre pesar, és el final de trajecte.

(Foto cedida per Israel Sánchez)

## Acomiada

Amb aquesta plana acabam l'edició extra dedicada al 75 Aniversari de la venguda del tren a Artà.

Esperam que hagi estat del gust dels nostres subscriptors i lectors i si hi ha deficiències, que sempre n'hi ha, no dubtam seran perdonades ja que encara que sempre procuram fer-ho el més bé possible, som molt humans i no ho feim per recaptar ganàncies, sinó tot el contrari. És per deixar constància del que passa dins el nostre poble i que quedi per a la història, sense cercar cap mena de compensació ni econòmica ni d'alabança. Si agrada estam molt contents i ens sentim satisfets de la nostra feina, i si hi ha faltes, sempre en demanem les corresponents disculpes.

També esperam que els lectors sabran disculpar si qualche foto no ens ha quedat tot lo bé que hauríem volgut, però pensau que totes són molt antigues. També creim que potser hagués pogut ser més complet, però el temps expirava per publicar-ho dins l'any de l'aniversari i ens ha agafat un poc per sorpresa.

El nostre desig seria veure altre cop la tornada del tren a Artà. Valgui aquest número extra per reindivicar el sentit general dels artanencs que segur hi estan tots d'acord. Esperem que els responsables recapacitin el projecte i poguem veure realitzat el retorn d'aquest mitjà de comunicació que creim factible si es prosa de veres.

És un poc prest encara per desitjar les bones festes als nostres subscriptors i lectors en general, ja que el dia 23 sortirà el darrer número de l'any, però sí volem fer a saber a tothom que, aquesta edició extra, vol ser l'obsequi que la **Redacció del Bellpuig** ofereix per donar-vos els **Molts d'Anys**.

Des d'aquest acomiadament, també aprofitam per agrair a totes les persones que han col.laborat per a la confecció d'aquesta edició extra, tant en escrits com en documents, programes, fotos i tot el material que desinteressadament ens han proporcionat. **A tots, moltes gràcies.**

**LA REDACCIÓ**